

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO



**Parque hípico metropolitano.
Paisaje pradera para la integración del Hipódromo de
Monterrico de Lima**

**TESIS PARA OBTENER EL TITULO PROFESIONAL DE
ARQUITECTA**

AUTOR

Gianina Andrea Rocca Oliver

CÓDIGO

20073175

ASESOR

Augusto Juan Francisco Roman Moncagatta

Lima, marzo, 2023



PUCP

Facultad de Arquitectura
y Urbanismo

INFORME DE SIMILITUD

Yo AUGUSTO JUAN FRANCISCO ROMAN MONCAGATTA docente de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica del Perú, asesor de la tesis titulado: PARQUE HÍPICO METROPOLITANO. PAISAJE PRADERA PARA LA INTEGRACIÓN DEL HIPÓDROMO DE MONTE RICO DE LIMA

Del/de la autor(a)/ de los(as) autores(as)

ROCCA OLIVER, GIANINA ANDREA

dejo constancia de lo siguiente:

- El mencionado documento tiene un índice de puntuación de similitud de 8%. Así lo consigna el reporte de similitud emitido por el software *Turnitin* el 07/04/2024.
- He revisado con detalle dicho reporte y que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio alguno.
- Las citas a otros autores y sus respectivas referencias cumplen con las pautas académicas.

Lugar y fecha: Lima, 08 de abril de 2024.

Apellidos y nombres del asesor / de la asesora:

ROMAN MONCAGATTA ,AUGUSTO JUAN FRANCISCO

DNI: 10265085

Firma

ORCID: 0000-0003-1069-1119



Pontificia Universidad
Católica del Perú (PUCP)

Facultad de Arquitectura
y Urbanismo (FAU)

Parque hípico metropolitano.

Paisaje pradera para la integración del Hipódromo de Monterrico
de Lima

©Gianina Andrea Rocca Oliver
E-mail: gianina.rocca@pucp.edu.pe

Concepto y diseño editorial: Gianina Rocca

Diagramación: Melina Díaz

Dirección de arte: Tale Detail

Nota: La presente publicación se da en el marco del Proyecto de fin de carrera (PFC) de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la PUCP. A cargo de los profesores Augusto Román, Susana López y César Tarazona. Este libro no podrá ser reproducido total o parcialmente, sin el previo permiso escrito del editor.

Marzo, 2023
Lima, Perú



Parque hípico metropolitano.

Paisaje pradera para la integración del
Hipódromo de Monterrico de Lima



Resumen

El Hipódromo de Monterrico se configura hoy en día como una gran isla urbana ubicada en el centro de la ciudad consolidándose como una gran barrera urbana. Tras identificar las diferentes situaciones entre los que circulan en las afueras y en el interior de la manzana, desde caballos, trabajadores, peatones, etc. Hasta aquellas que amenazan la permanencia del último hipódromo en el país con demandas públicas y privadas. Resulta de interés plantear si existe la posibilidad de convivencia entre el hipódromo de Monterrico y la ciudad.

Los objetivos del proyecto se enfocan en intentar ver si es posible encontrar oportunidades del recinto hacia la ciudad y si la ciudad puede encontrar oportunidades en este para poder hallar situaciones de cohesión. El proyecto se basa en la necesidad de repensar el vacío y la postura del Hipódromo de Monterrico en el siglo XXI, un edificio caracterizado por ubicarse en las afueras de la ciudad y hoy en día encontrarse inscrito en

ella. Una ciudad caracterizada por la carencia de áreas verdes y la constante aparición de barreras urbanas.

De acuerdo a lo mencionado, se demuestra que el Hipódromo de Monterrico se configura como un espacio de oportunidad gracias a tres premisas que guían el enfoque de trabajo: Metrópoli continúa, Paisaje Pradera y Patrimonio Activo. Dichos enfoques relacionados a las siguientes acciones: Conectar, Naturalizar y activar, respectivamente, se convierten en el método de diseño del nuevo parque hípico metropolitano.

A manera de conclusión, estas grandes manzanas, como son los hipódromos, no deben aislarse en cuanto la ciudad llegue a ellas; son oportunidades. Más aún en un escenario post pandemia, se deben buscar los diálogos para encontrar nuevos espacios para la biodiversidad y el jardín que tanto la ciudad necesita y desea.

Imagen:
Aerofoto 2022

INDICE

PARTE I

Hipódromo de Monterrico. Del gran coloso de Surco al gigante invisible

PARTE II

Parque hípico metropolitano. Propuesta para la convivencia del Hipódromo de Monterrico con la ciudad de Lima.

09

Introducción

15

CAPÍTULO 1

Hipódromos, una tipología arquitectónica desconocida.

- 1.1. Análisis tipológico
- 1.2. Una lectura paisajística

27

CAPÍTULO 2

Ciudades e hipódromos en el Perú

- 2.1. Diversiones y entretenimientos del siglo XX
- 2.2. Antecedentes y transformación

47

CAPÍTULO 3

Hipódromo de Monterrico. “El mejor hipódromo de Suramérica”

- 3.1. Memoria 1960
- 3.2. Análisis urbano
- 3.3. Análisis arquitectónico
- 3.4. El conflicto de la gran manzana
- 3.5. Futuro incierto y oportunidades

99

CAPÍTULO 4

El nuevo jardín de la metrópoli

- 4.1. El hipódromo como un dispositivo de vínculo urbano natural

111

CAPÍTULO 5

Proceso de diseño y exploraciones de materialidad

- 5.1. Proceso de diseño
- 5.2. Exploraciones a partir de la materialidad. Seminario de PFC Materiales no convencionales.

141

CAPÍTULO 6

Del hipódromo de Monterrico al parque hípico metropolitano

- 6.1. Fases de desarrollo
- 6.2. Master plan
- 6.3. Enfoques de trabajo
- 6.4. ¿Qué va a crecer aquí?

171

Planimetría
Conclusiones
Notas
Bibliografía



Imagen:
Hipódromo gran isla urbana. Aerofoto 2022

Introducción

Desde el año 2020 el mundo vivió una pandemia desgarradora que hizo repensar el mejoramiento y uso de los escenarios públicos y verdes sobre todo aquellos inscritos en ciudades altamente densificadas como los principales pulmones para oxigenar las ciudades y garantizar las interacciones sociales. Lugares de escape al confinamiento prolongado que ocasionó el tiempo en cuarentena. Uno de los espacios que cumplió con los protocolos de bioseguridad para el disfrute, la recreación y la interacción que tanto buscaron los limeños en épocas tan difíciles fue el hipódromo de Monterrico gracias al gran vacío interno que circunda su pista de carrera.

No obstante, el Hipódromo de Monterrico es hoy en día una gran barrera urbana que distingue dos tipos de vivencias muy diferenciadas entre estar dentro y fuera de este recinto. Por fuera, una Lima **caótica** que lo circunda y que aumenta la impenetrabilidad al recinto con la aparición de barreras que aumentan el aislamiento del mismo. Por dentro, un gran complejo caracterizado por un gran vacío con espacios que remontan a grandes explanadas, arboledas, donde es posible reconocer olores, sonidos y texturas características de los espacios campestres encontrados en las afueras de la ciudad. Un lugar de **serenidad, disfrute y ocio**, pero sobre todo **vínculo natural** que ofrece la actividad. Esta falta de diálogo entre las situaciones externas e internas ponen en juicio el valor del recinto y la permanencia de la actividad. Es por ello que la presente investigación busca posicionarse

como un relato de cohesión que permita repensar la posición del hipódromo de Monterrico en la ciudad de Lima. Una ciudad altamente densificada carente de áreas verdes y públicas y con ello sostener una posibilidad de convivencia e integración en el ombligo de la ciudad.

La estructura de la investigación se realiza en dos partes. La primera parte alcanza un panorama global del complejo, desde su tipología, historia, e inserción en la ciudad hasta su conflicto actual. La segunda parte, desarrolla el proyecto. Desde la conceptualización, proceso de diseño y exploración, hasta su desarrollo técnico.

La primera parte contiene los tres primeros capítulos. En el primer capítulo, se reconoce la existencia de los hipódromos como complejos de gran relevancia en las ciudades, a partir de las características halladas por Roberts & Taylor en su libro Racecourse Architecture. Con el fin de poder entender la tipología arquitectónica y funcionalidad de la actividad para poder establecer posibles escenarios de convivencia.

El segundo capítulo se enfoca en la iniciación de la hípica en la ciudad. Como una de las primeras diversiones y atracciones en el Perú, la hípica se extendió a diferentes lugares en el país. No obstante, con el paso de los años y con el crecimiento de las ciudades. Monterrico, es hoy en día el único hipódromo en actividad. Es por ello

que resulta necesario realizar un detallado análisis de los antecedentes y sus transformaciones con la finalidad de comprender la relación que tuvieron cada uno de los hipódromos que antecedieron a Monterrico con la ciudad. El resultado permite entender la adaptabilidad de esta tipología considerando la gran dimensión del complejo y su desenvolvimiento frente a la densificación masiva que se da en los principales distritos de las ciudades donde se inscriben.

El tercer capítulo, se centra en el caso de estudio, el hipódromo de Monterrico. Obra cumbre de la hípica en el país. Se realiza el diagnóstico urbano arquitectónico a fin de entender la funcionalidad del complejo y sus diferentes lógicas proyectuales durante el momento en el que se ejecutó y su desarrollo en el tiempo para el año 2023. Durante esta sección se comprenden sus problemáticas con el objetivo de entender la compatibilidad y la pertinencia de la propuesta programática con la funcionalidad de la actividad.

La segunda parte corresponde al desarrollo del proyecto planteado para el hipódromo de Monterrico como nuevo Parque Hípico Metropolitano y contiene los siguientes tres capítulos. El cuarto capítulo explica la conceptualización del proyecto y la visión del nuevo parque. Valiéndose de las oportunidades analizadas desde la tipología y la lectura paisajística del mismo recinto, se configuran tres tipos de relaciones encontradas en

el lugar que estimulan el vínculo humano natural y la transición urbana - campestre.

El proyecto toma como punto de partida la dimensión de la manzana y la topografía revelada en su pista de carrera para crear una nueva topografía que permita la permeabilidad del anillo hípico. Es por ello, que en el quinto capítulo, el proceso de diseño compila las diferentes aproximaciones realizadas durante el taller, desde bocetos, maquetas y detalles, las cuales resultaron fundamentales para la propuesta final del parque. Asimismo, la variabilidad de texturas del lugar y la materialidad permitieron la exploración de trabajos orgánicos con el objetivo de lograr una lectura integral. Y una posible consideración de una lógica constructiva que reutilice materiales propios del lugar.

El sexto y último capítulo corresponde a la propuesta de fin de carrera “Parque hípico metropolitano” desarrolla sus fases de implementación, considerando las necesidades de sus bordes inmediatos, concesiones del jockey club y programas complementarios a la hípica. Para el proceso de implementación se desarrollan las siguientes estrategias: conectar, naturalizar y activar en enfoques de trabajo que dirigen las escalas de intervención urbana, paisajística y patrimonial.



Parte I

Hipódromo de Monterrico. Del gran coloso de Surco al gigante invisible.



Fotografía:
Gianina Rocca

Capítulo

01

**Hipódromos, una tipología
arquitectónica desconocida.**

1.1. Análisis tipológico

Su presencia en la ciudad hace que ocupe grandes manzanas caracterizadas por albergar grandes anillos. Sin embargo, la dimensión de estos anillos no es adrede, las carreras de caballos se inician con fases de desarrollo del trabajo desde carreras cortas a largas, que prueban la resistencia y rapidez de los ejemplares en el tiempo y distancia. Es por ello que existen carreras largas y cortas y, por tanto, competencias que pueden dar hasta más de dos vueltas al anillo interior de carreras. Las carreras comunes suelen tener distancias cortas de 500 a 1000 metros en recta. La carrera más importante, el Derby, es una competencia internacional que tiene 2400 metros por lo que la mayoría de pistas de carreras si bien no cuentan con una forma definitiva, por lo mínimo cuentan con esta dimensión en su anillo de carreras.

(...) construir un hipódromo es una tarea enormemente desafiante, más que otros tipos de estadios. Para empezar, son de gran escala, lo que a menudo prohíbe encontrar un sitio nuevo. En segundo lugar, en comparación con el estadio típico, un hipódromo requiere una gama más amplia de instalaciones. El entorno

de un hipódromo abarca muchos elementos diferentes... Además, estas instalaciones se extienden sobre el sitio; no es posible tener la disposición condensada de otros tipos de estadios. (Roberts & Taylor, 2013)

1.1.2. Escala

Su presencia en la ciudad hace que ocupe grandes manzanas caracterizadas por albergar grandes anillos. Sin embargo, la dimensión de estos anillos no es adrede, las carreras de caballos se inician con fases de desarrollo del trabajo desde carreras cortas a largas, que prueban la resistencia y rapidez de los ejemplares en el tiempo y distancia. Es por ello que existen carreras largas y cortas y, por tanto, competencias que pueden dar hasta más de dos vueltas al anillo interior de carreras. Las carreras comunes suelen tener distancias cortas de 500 a 1000 metros en recta. La carrera más importante, el Derby, es una competencia internacional que tiene 2400 metros por lo que la mayoría de pistas de carreras si bien no cuentan con una forma definitiva, por lo mínimo cuentan con esta dimensión en su anillo de carreras.



Figura 01:
Hipódromos. Escalas y tipos de anillos
1. Chile, Chile
2. San Isidro, Argentina
3. Maroñas, Uruguay

1.1.3. Relación con ejes de crecimiento

Dada la antigüedad de los hipódromos como una de las primeras atracciones y diversiones, los hipódromos se ubican cerca a importantes vías que conectan las ciudades con dichos atractivos.

1.1.4. Lógica de emplazamiento

La pista de carreras y demás elementos del complejo no están distribuidos de manera fortuita. Existen elementos al aire libre como son las pistas de carreras, anillo de desfile, tornos, etc. Y edificios como son las tribunas, ring de ventas, etc.; que cuentan con consideraciones específicas.

Se tratan de complejos recintos caracterizados por la presencia diferentes tipos de infraestructura alrededor de una pista de carreras esta característica hace difícil su reubicación. (Roberts & Taylor, 2013).

No obstante, dentro de las características más importantes está el diseño de la pista de carreras y la relación de este como eje de circulación de los caballos hacia los demás edificios. El diseño de las tribunas, las que deben respetar una línea visual que debe ser ininterrumpida durante la carrera. Y su orientación solar evitando la radiación solar en la fachada de los asientos. Los demás edificios se encuentran distribuidos a lo largo de la pista diferenciando las zonas de acceso públicas y privadas y respetan las dimensiones para el tránsito, descanso o parada del ejemplar.

Figura 01:
Hipódromo de San Felipe cerca a la vía
Salaverry.



1.1.5. Arquitectura

Refieren a la evolución dado las nuevas tendencias estilísticas de la época. Los distintos períodos por los que atraviesa el hipódromo cubren en sus tribunas nuevas necesidades que obligan la adaptación de la infraestructura a los gustos del día a día. Algunas tendencias arquitectónicas han demostrado ser duraderas mientras otras no.

1.1.6. Tecnologías

La aparición de nuevas tecnologías ha cambiado los patrones de construcción de todos los tipos de edificios, entre ellos están los hipódromos. El cambio de materiales, como sucedió con el hormigón armado, posibilitó la construcción de voladizos y cambios en la estructura, consiguiendo obtener una vista sin necesidad de columnas que obstruyen la vista del espectáculo. No solo se tratan de cambios tecnológicos en la estructura de los edificios, sino que además se menciona este punto como los avances en la tecnología que permitieron en su tiempo la llegada de ferrocarriles a algunos hipódromos logrando la accesibilidad y popularidad.

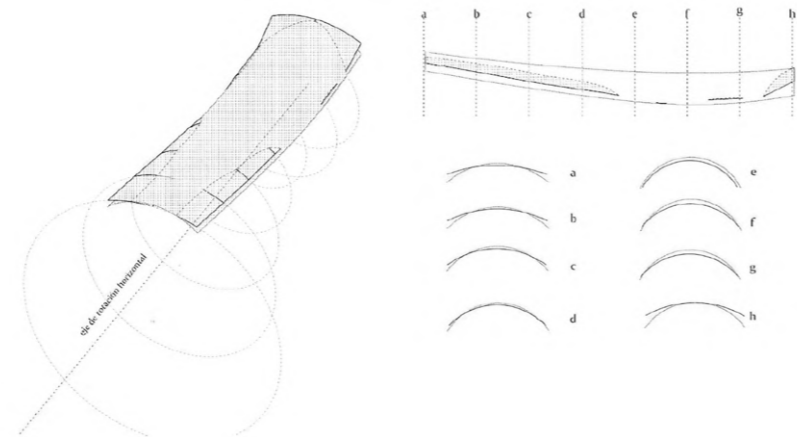


Figura 02:
Arquitectura y tecnologías. Caso Hipódromo de la Zarzuela. España. Collage realizado proyecto de investigación de Cristina Traba Delza sobre las cubiertas del Hipódromo de la Zarzuela.



1.2. Una lectura paisajística

La hípica es un deporte que fomenta el trabajo de la raza caballar. Y por tanto se habla de un ecosistema laboral que introduce tanto humanos como animales. Por ello el espacio de trabajo no es indiferente a este vínculo. El contexto y las grandes dimensiones que un hipódromo representa en un espacio suponen una oportunidad para la elaboración de circuitos campestres para las rutinas de trabajo con los ejemplares.

El hipódromo debe satisfacer los requisitos muy específicos de los caballos, jinetes y entrenadores, sin mencionar a los espectadores. A diferencia de muchos otros eventos deportivos, los competidores no permanecen fijos en un asiento con boleto. Vagan del cuadrilátero previo al desfile, del cuadrilátero del desfile, de la ventana de apuestas a la tribuna, y desean que el paso entre cada uno sea suave y rápido. Siguen y, a menudo, otros espectadores. Además, en relación con otros deportes, el período de acción deportiva es muy corto en términos



de los asistentes que pasan en el lugar. Teniendo en cuenta todos estos componentes, los hipódromos se encuentran entre las instalaciones deportivas más complejas. Por lo tanto, su diseño requiere una consideración prudente. (Roberts & Taylor, 2013, p.6).

Esta característica, que lo distingue de otros escenarios deportivos, hace singular en los hipódromos la posibilidad de no ser únicamente un evento contemplativo considerando además el poco tiempo que dura una carrera; si no que se trata de un lugar donde se permite tener momentos de acercamiento y lejanía. Momentos de interacción donde el espectador no solo asiste y apuesta, si no que se encuentra con otros, camina, deambula, contempla, e inscrito en un paisaje y cielo ininterrumpido, disfruta.

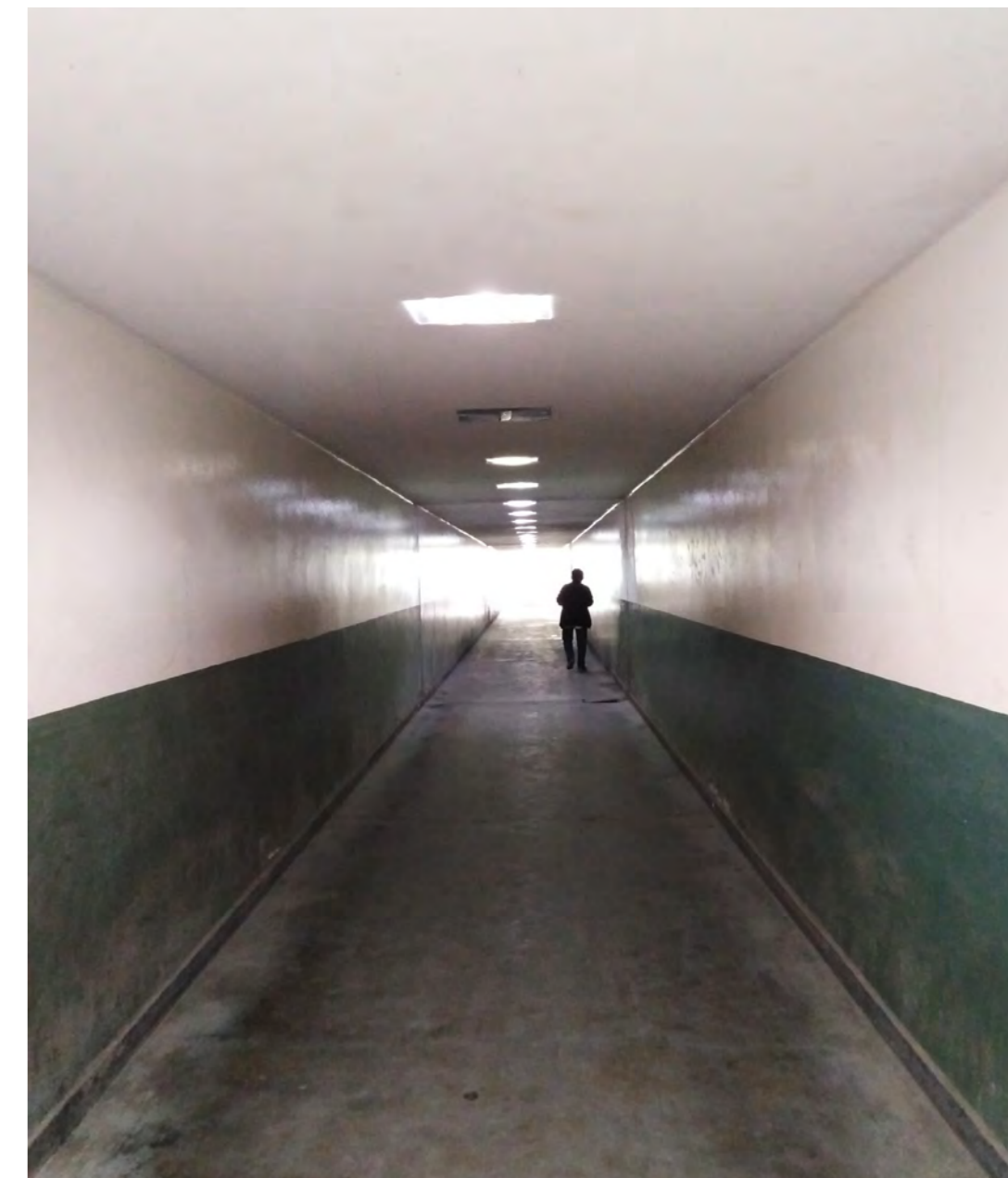


Figura 03:
La jornada hípica. Escenario de paseo, contemplación, transición e inmersión. Collage. Fotografías: Sabino Arias Quispe y Gianina Rocca



Esta lectura está caracterizada por cuatro situaciones. El paseo, en búsqueda de las mejores ubicaciones, que unifica los lugares de interacción y de reunión entre las personas. La contemplación, respecto a la pista de carreras la que debe ser

ininterrumpida, tanto de los ejemplares y del paisaje; y, por tanto, está relacionada con los niveles de cercanía y de altura a la pista de carreras. La transición, la cual consiste en atravesar la gran barrera que significa la pista de carreras, como



un gran filtro hacia la zona central. Y finalmente, la inmersión en el anillo interior que remonta a un escenario caracterizado por la presencia de prados, arboledas y una capa verde presente hasta en las ciudades más densificadas. De esta manera

Figura 03:
La jornada hípica. Escenario de paseo,
contemplación, transición e inmersión.
Collage. Fotografías: Sabino Arias Quispe y
Gianina Rocca



el disfrute en un hipódromo, no solo consiste en el disfrute de una carrera, la cual no pasará de dos a tres minutos de duración; si no de una mezcla de acciones y elementos naturales que garantizan el verdadero disfrute de la jornada hípica.



Capítulo

02

Ciudades e hipódromos en el Perú

Fotografía:
Hipódromos y expansión en la capital.
Fotografía: San. Edición: Gianina, Rocca

2.1. Diversiones y entretenimientos del siglo XX

2.1.1. Las carreras de caballos y la expansión de la ciudad

La historia de la hípica trae consigo un relato de ideales de modernización y de nuevos hábitos que buscaron imitar los hábitos y deleites provenientes de distintos países europeos. La situación económica creó las condiciones para que el Perú se integrara a la dinámica de la modernidad europea. Fueron los inmigrantes ingleses, comerciantes y empresarios, quienes - encargados de la demolición de la muralla y la construcción de las líneas ferroviarias que unirían los balnearios al centro- cultivaron nuevas costumbres en la población limeña. Prontamente se iniciaron las reuniones de carreras en diferentes puntos de la ciudad, las cuales simbolizaron las primeras prácticas hípicas y se convirtieron en el disfrute de la burguesía.

La hípica peruana no nace con la creación del Jockey Club del Perú. (...) Desde 1860 ya existía la costumbre de hacer carreras al estilo criollo en los caminos reales que conducían a las haciendas del valle de Lima y que se verificaban sobre 200 o 500 metros. (...) Donde los protagonistas eran los caballos criollos dedicados solo a la velocidad. Este tipo de pruebas despertaban en la población limeña gran entusiasmo principalmente entre

el elemento vinculado a los hacendados y daban lugar a hermosas fiestas campestres (Jockey Club de Perú, 2016, p. 17).

Antes de los hipódromos, las reuniones se ubicaban en canchas. Las primeras reuniones fueron entre los mismos comerciantes ingleses y trabajadores. El punto de partida se situó en la cancha de Bellavista, situada en las inmediaciones de la Mar Brava colindante con el trazado de la Costanera, en el año 1864. Posteriormente en 1869 se inauguró una nueva cancha en la Pampa del Pino. Por último, en la cancha de Lima ubicada en el fundo de Chacra Colorada, la que se encontraba en las faldas del cerro el Agustino. La organización era informal y estaba a cargo de variopinto comités que se renovaban en tanto algún comerciante o hípico emprendedor convocaba el espectáculo. Sin embargo, el crecimiento de la afición y la masividad dio como resultado la necesidad de formalizar la afición.

Durante la primera mitad del siglo XX, la hípica se consolidó como uno de los principales atractivos de la ciudad por lo que fue incrementando su aparición en otras localidades y fue a comienzos de la segunda mitad que alcanzó su mayor auge consolidando sus ideales en el Hipódromo de Monterrico, obra cumbre.

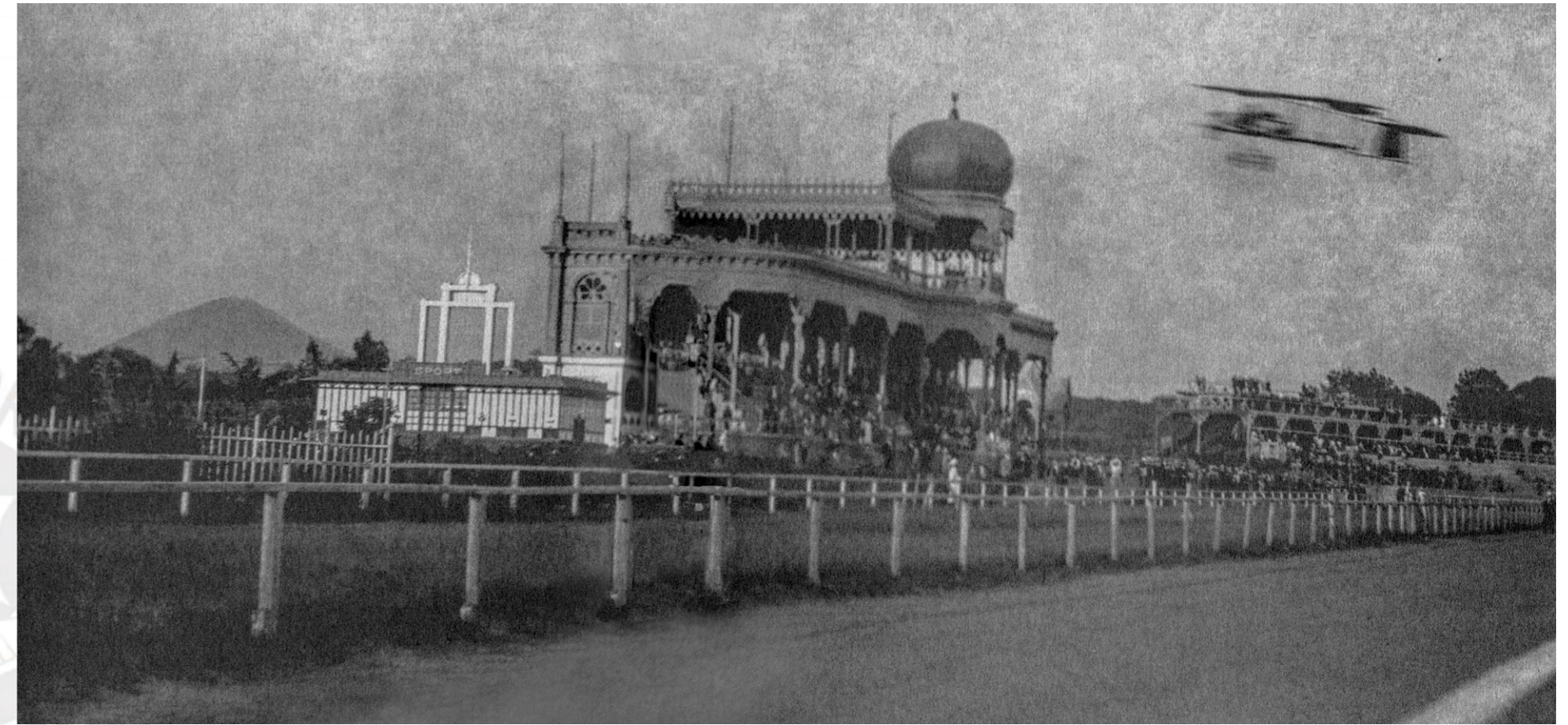


Figura 04:
Plano de Gunther: expansión de la ciudad y asentamiento del primer hipódromo. Santa Beatriz.

2.2. Antecedentes y transformación

En el Perú los escenarios hípicos han tenido presencia en tres ciudades: Lima, Arequipa y Chiclayo. Tanto en Lima como en provincias los hipódromos se ubicaron en un primer momento en los bordes de la ciudad con terrenos agrícolas. No obstante, el crecimiento de las ciudades y sus nuevos límites ocasionaron la transformación de las manzanas según las necesidades urbanas y la reubicación o la desaparición de los antecedentes a Monterrico. La situación en Lima permitió palancar la situación en provincia. Los principales ejemplares corrían en la capital y por tanto los hipódromos de mayor escala y las principales carreras hípicas se dieron en la ciudad de Lima.

Figura 05:
Hipódromos en el Perú



2.2.1. Santa Beatriz

Para el año 1899, Augusto B. Leguía como presidente del Jockey Club de Lima, tomó las primeras iniciativas para la ulterior construcción de lo que sería el hipódromo de Santa Beatriz. Uno de los objetivos que tuvo Leguía para el emplazamiento de este complejo era que pudiese estar más cerca al centro de la ciudad para facilitar el acceso del público. De esta forma él inicia los trámites para poder cambiar con la Municipalidad de Lima los terrenos de la hacienda Lobatón por unos pertenecientes al fundo Santa Beatriz; sin embargo, tras dos periodos

posteriores en la presidencia del Jockey Club la municipalidad aprueba esta disposición en el año 1901. El ingeniero encargado del proyecto fue Carlos León Carty y se sabe que se utilizó un presupuesto mayor a los 100 mil soles para su construcción.

El éxito de Santa Beatriz fue tal que al poco tiempo de su estreno se decidió que construiría una segunda tribuna para poder albergar a los aficionados que no tuvieran acceso a la principal, y para el año 1924 se realizó la ampliación de su pista de carrera para llegar a una extensión de más de 2400 metros.

Figura 05: Santa Beatriz fue escenario de importantes sucesos gracias al área libre que tenía y que permitía programas temporales de relevancia.

Los cambios en Santa Beatriz sucedieron sin que la hípica sea una actividad venida a menos. Todo lo contrario, permitió su arraigo como atractivo y diversión, y permitió la consolidación de la actividad como una de las favoritas y más acudidas sobre todo entre la clase más opulenta de la ciudad. Santa Beatriz fue el inicio de un periodo de esplendor hípico. Su reubicación a San Felipe no fue si no para mejor en cuanto a la afición.

Para la década de 1930 el Estado peruano decidió retirar los derechos del Jockey Club de Lima sobre el hipódromo de Santa Beatriz, por las necesidades que tenía el gobierno por darle al terreno ocupado. El Estado permutó un terreno ubicado en el distrito de Jesús María hasta que venciera el plazo restante de los noventa y nueve años que se habían negociado para el emplazamiento anterior. De esta manera en el año 1937 se inician los preparativos para la construcción de lo que sería el Hipódromo de San Felipe.

Este gran espacio fue rodeado por la ciudad rápidamente. La escala del hipódromo dio como oportunidad la generación de un gran parque que hoy se conoce como Campo de Marte. La transformación tomó como referencia parte de las pistas de carrera en los trazos principales que definieron la forma del parque. La determinación de la pista como trazo divisorio vehicular generó la fragmentación interna del recinto. Siendo la tribuna de profesionales, parte del Ministerio de Defensa.

Figura 06:
Hipódromo de Santa Beatriz. Análisis comparativo. Fotografía 1960 tribuna de profesionales





2.2.2. Porongoche

Las carreras hípicas en Arequipa nacen en el Hipódromo de Porongoche del distrito de Paucarpata en 1923 junto con el nacimiento del Jockey Club de Arequipa. En un inicio llevó a cabo carreras de recta de pista de arena 700 metros y luego de 1000 metros. El Hipódromo contenía dos tribunas y tenía una capacidad para 300 caballos.

El hipódromo de Porongoche tuvo oportunidades para crecer en momentos de mayor auge cuando aún se encontraba rodeado de espacios deshabitados. Sin embargo, esto no se realizó.

Con el correr del tiempo lo que eran pampas deshabitadas circundantes al Hipódromo de Porongoche, se fueron poblando, quedando el recinto hípico ya no lejos de la ciudad, sino como parte de ella, en una expansión poblacional y en medio de construcciones

luego de invasiones de sus pobladores (...) (Pura Hípica, n.d.)

Los conflictos de los vecinos cercanos por los residuos cercanos del hipódromo y la economía en crisis que afrontaba generaron la necesidad de repensar un nuevo hipódromo para la ciudad. Llegando a su fin el 16 de mayo del 2008, para dar paso a la apertura de un nuevo centro comercial.

El salto del hipódromo al centro comercial hoy en día ha ocasionado conflictos de accesibilidad en

el lugar al utilizar la pista de carreras como única vía de circulación sin tener otros ejes articuladores, generando congestión en la avenida Porongoche y dificultades para el acceso al recinto. Y de la memoria del hipódromo no ha quedado ningún resto.

Sábado, 7 de la noche, hora punta. Un auto cualquiera se demora de 30 a 40 minutos en atravesar el caótico tráfico de la Av. Porongoche, provocado por más de 18 millones de visitantes que tiene este mall al año. (América Retail, n.d.)

Figura 07:
Hipódromo de Porongoche. Análisis comparativo

2.2.3. San Felipe

Para la década de 1930 el Estado peruano decidió retirar los derechos del Jockey Club de Lima sobre el hipódromo de Santa Beatriz, por las necesidades que tenía el gobierno por darle al terreno ocupado. Gracias a las gestiones del presidente del Jockey Club de aquel entonces, Enrique Ayulo Pardo, el Estado permutó un terreno ubicado en el distrito de Jesús María hasta que venciera el plazo restante de los noventa y nueve años que se habían negociado para el emplazamiento anterior. De esta manera en el año 1937 se inician los preparativos para la construcción de lo que sería el Hipódromo de San Felipe. El proyecto estuvo a cargo del arquitecto José Álvarez Calderón, bajo la supervisión del ingeniero Eduardo Villarán Freire, y logró ocupar un terreno de 364,690 metros cuadrados cercano a la avenida Salaverry y Sánchez Carrión.

San Felipe acogió a la hípica desde 1938 hasta 1960, su arquitectura trajo consigo la aparición de estructuras de concreto que permitían poder apreciar mejor las carreras sin alguna interrupción. Las características del recinto más allá del nuevo aporte tecnológico que tenían, promovieron un ajuste programático que contempló las necesidades apreciadas en Santa Beatriz. Un público aficionado que también acudía a las carreras, espacios de desfile para poder ver previamente a los ejemplares correr. Una pista más amplia de carreras que permitiera ampliar la cobertura de carreras y competencias a nivel internacional. Acompañando a la hípica peruana en épocas doradas. Nuevamente ante el crecimiento de la ciudad. En hipódromo se traslada una vez más.



El traslado del hipódromo dio la oportunidad una vez más a la ciudad de disponer de un gran espacio dividiéndose las hectáreas en 10 para las fuerzas armadas, 1 para la Central Japonesa y 26 restantes para el barrio conocido hoy en día como Residencial San Felipe a fin de satisfacer la demanda de vivienda de la clase media. Un tramo de la pista de carreras separó la zona residencial y la zona entregada a los militares. La colonia asiática se incorporó al conjunto habitacional.

Figura 08:
Hipódromo de San Felipe. Análisis comparativo





Figura 09:
Fotografía: SAN (Servicio aero-fotográfico Nacional)

2.2.4. Santa Victoria

El Jockey Club de Chiclayo se ubica en la avenida los incas de la urbanización la Victoria en la ciudad de Chiclayo. Por aquel entonces, la ubicación del hipódromo estaba rodeada de chacras a las cuales fueron llegando moradores que, según relatos hípicas, contribuyeron al desarrollo de la actividad. La facilidad de acceso permitió incorporar ejemplares de diversas partes del país y del extranjero. Este hipódromo se caracterizó además por la fundación de múltiples harás (espacios dedicados a la crianza y reproducción de caballos de carrera).

El hipódromo estaba cercado por alambres y púas de manera que esto definió el límite del

lote y por tanto del crecimiento de la ciudad alrededor de este.

La floreciente hípica chiclayana desapareció como consecuencia del fenómeno del niño cuyas lluvias torrenciales ocasionaron insuperables pérdidas.

El Jockey Club de Chiclayo es el único en el mundo que no cuenta ni con caballos ni con hipódromo. Lo único que queda en pie hasta ahora son las viejas tribunas. Pero se cuenta con el centro de esparcimiento donde se desarrollan una serie de actividades sociales y deportivas. La manzana hípica se encuentra hoy en día fragmentada para dar espacio a necesidades residenciales y comerciales que rodean el club.



2.2.5. Arequipa

El Hipódromo de Arequipa surge en 2009 en reemplazo del hipódromo de Porongoche, (donde ahora funciona el mall más grande de la ciudad) el cual se vendió ante la crisis económica que atravesaba el Jockey Club de Arequipa. Se buscó un terreno más grande pero más lejano a la ciudad en el distrito de Cerro Colorado en Arequipa.

Dispone actualmente de dos tribunas tanto para socios como para público general y dos pistas, una de césped y una de arena. El acceso a la pelouse se

da de manera transversal por debajo de la pista de carreras. Las caballerizas tienen disposición para más de 400 caballos.

Dado la lejanía del recinto, y la crisis que afronta el jockey, las nuevas diversiones y la poca mixtura y variedad de usos que ofrece, el panorama de este hipódromo es incierto. El traslado del recinto sin un público afluente a la hípica el hipódromo se encuentra en desuso y pese a la capacidad de caballos que tiene, y a la modernidad y comodidad de sus tribunas únicamente tiene 30 ejemplares que no disputan carreras. Se encuentra en abandono.

Figura 10:
Hipódromo de Arequipa. Ubicación y estado actual.

Figura 11:
La lejanía de un hipódromo puede afectar su continuidad. Caso hipódromo de Arequipa.

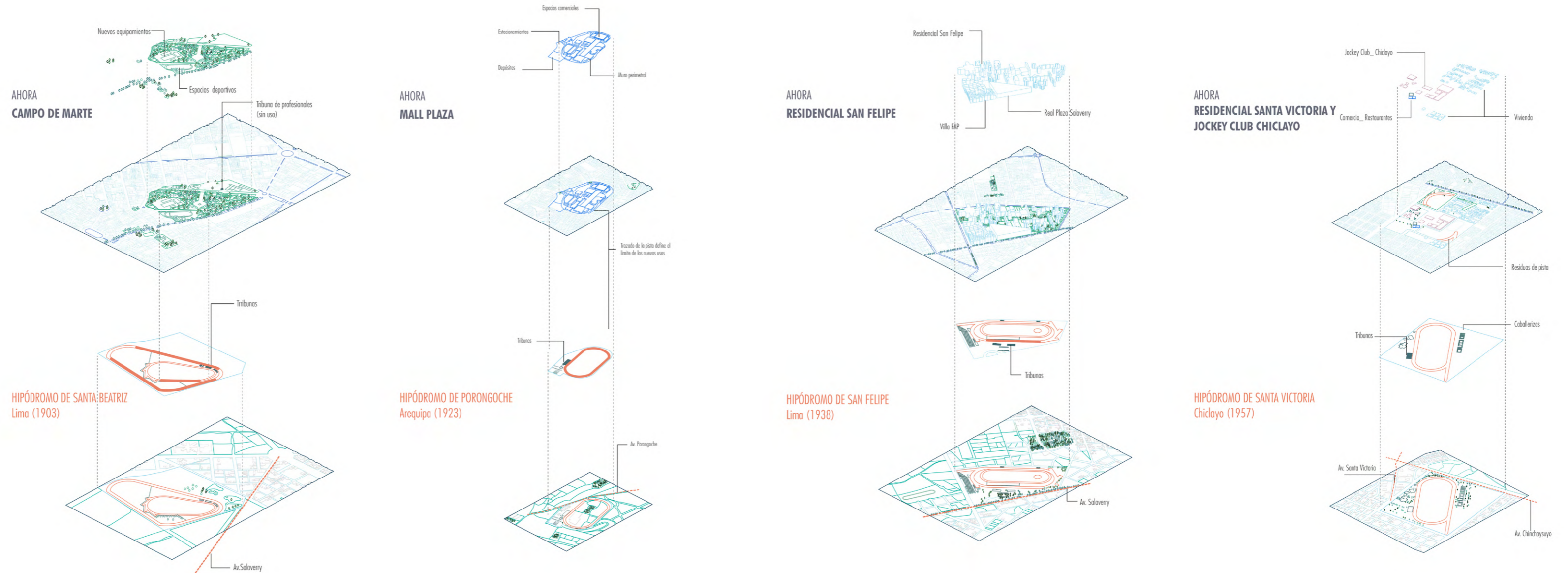




El legado, después de las transformaciones de las grandes manzanas, se percibe en los trazados de las pistas de carreras, los cuales hoy en día configuran los trazados de la ciudad, en algunos casos representados por importantes vías. En el caso de la edificación hípica algunas tribunas, escenarios donde

se manifestaba la afluencia pública, se manifiestan hoy en día como edificaciones “inertes” que no tienen algún tipo de conexión con las dinámicas actuales de la ciudad. Han desaparecido o están en abandono, no son parte de la ciudad, de las dinámicas, ni por tanto de algún uso.

Figura 12:
Tribunas Hipodromo Santa Beatriz y Santa Victoria. Fotografías actuales



En todos los casos de transformaciones, la hípica siempre ha sido un espacio de oportunidades para la ciudad a costa de ella misma. La ciudad y sus demandas de acuerdo a la coyuntura del momento han transformado estas grandes manzanas, en grandes oportunidades residenciales, recreativas, comerciales y privadas que hoy en día se configuran como principales atractivos de la ciudad.

Hoy en día la actividad hípica en provincias se encuentra paralizada (Arequipa) o ha desaparecido (Chiclayo). En la ciudad de Lima el hipódromo de Monterrico es el único que salvaguarda la actividad en el país.

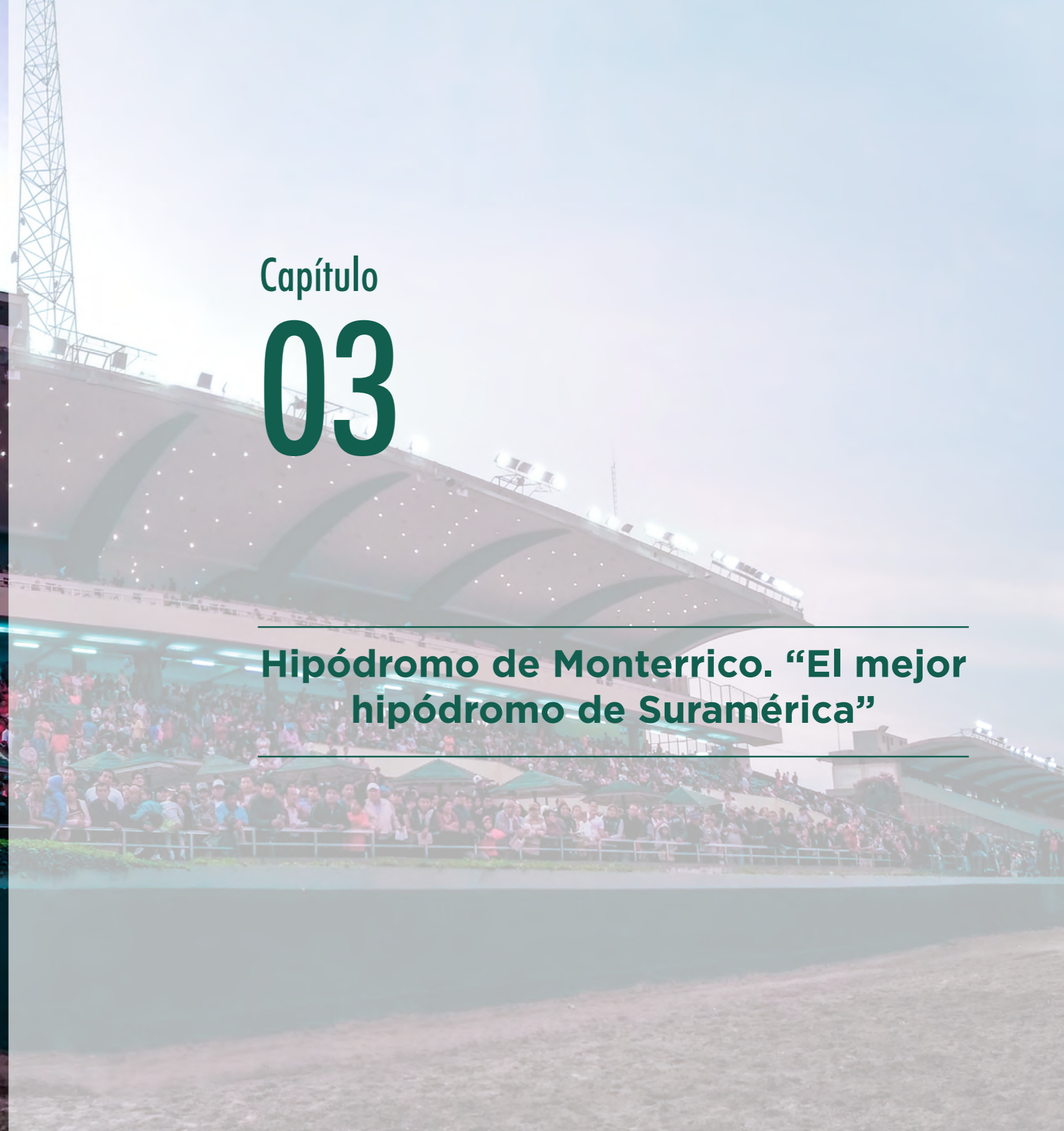
Figura 13:
Hipódromos. Transformaciones



Derby 2018.
Fotografía: Gianina Rocca

Capítulo
03

**Hipódromo de Monterrico. “El mejor
hipódromo de Suramérica”**



3.1. Memoria 1960

Durante la primera mitad del siglo XX, la hípica se consolidó como uno de los principales atractivos de la ciudad por lo que fue incrementando su aparición en otras localidades y fue a comienzos de la segunda mitad que alcanzó su mayor auge consolidando sus ideales en el Hipódromo de Monterrico, obra cumbre. La llegada del nuevo hipódromo el cual también sería denominado como “El coloso de Surco”, dada sus gigantes dimensiones que lo ubicaron en los ojos del mundo, significó un gran avance que generó identidad en el país. Múltiples fueron las columnas dedicadas a la inauguración del recinto que vislumbraron el día de la inauguración del hipódromo y el disfrute de las jornadas hípicas, resaltando la comodidad y la modernidad de las nuevas tribunas de Monterrico. El diseño del hipódromo de Monterrico estuvo a cargo de los arquitectos Alfredo Dammert, Gerardo Lecca y Manuel Valega. Sin embargo, fue el arquitecto especialista Clarence W. Mayhew quien daría algunos cambios adicionales a cargo del Jockey Club. 1960 fue un año glorioso ansiado por la hípica y por el país.

Figura 14:
Hipódromo de Monterrico. Fotografía. SAN



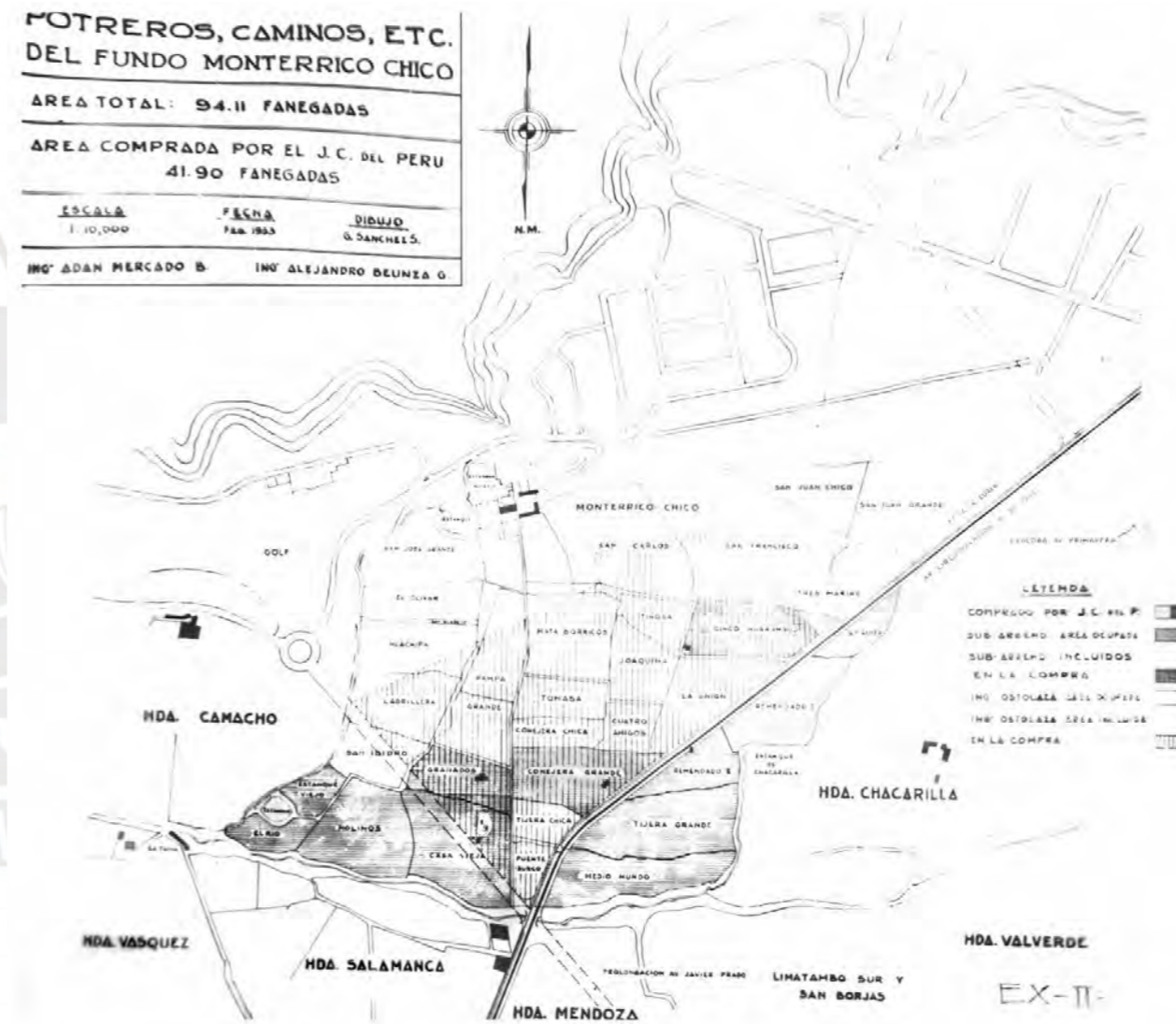
3.2. Análisis urbano

La ubicación de los hipódromos se ha narrado en distintas obras sobre evolución urbana, su aparición como monumento público adquiere importancia en la narrativa de Natalia Maljuf en su libro sobre Escultura y espacio público (1994). Asimismo, su ubicación supuso un momento trascendental en el proceso de urbanización puesto que se indica que se implantó sobre algunas haciendas a medida que la ciudad se expandía longitudinalmente. Además, es posible en sus tres emplazamientos la cercanía a una vía o arteria de la ciudad. Para el caso de Santa Beatriz fue la avenida Leguía, hoy Arequipa. Para el caso de San Felipe, esta nueva vía sería la avenida Salaverry y para en caso de Monterrico fue la cercanía con la panamericana la que determinó su postura en la ciudad. Las imágenes del Servicio Aerofotográfico demuestran los trazados en los que se estableció este último sobre los terrenos agrícolas pertenecientes a Monterrico Chico. Asimismo, revelan una suerte de encajonamiento del hipódromo entre el cerro Monterrico Chico y la vía Panamericana Sur. Flores Zúñiga (2008) hace mención de la ubicación del hipódromo en la transformación del barrio de Santa Beatriz, el cual colindaba con la chacra de Desamparados, hacia el norte con la hacienda San Martín y hacia el



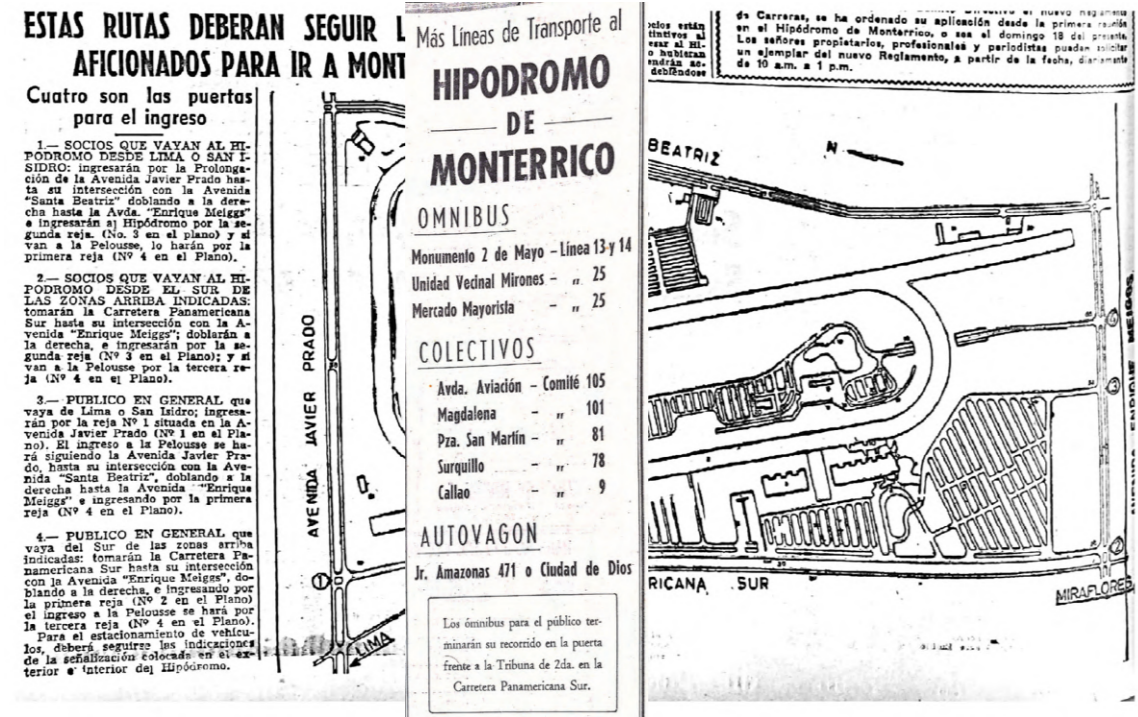
occidente con el camino hacia Magdalena. (Flores-Zúñiga, 2008). La relación entre hipódromo y haciendas fue uno de los motivos que guiaron el rumbo de la ciudad, sobre todo de las clases más pudientes. No era raro visualizar en periódicos de la época la aparición del hipódromo y mencionar su cercanía como excusa para el origen de las nuevas urbanizaciones que transformarán las haciendas sobre las cuales se situó el recinto.

Figura 15: Hipódromo de Monterrico. Motor urbanizador. Revistas de portada. La Crónica



El hipódromo de Monterrico se emplazó en el límite del distrito de Santiago de Surco abarcando una variedad de haciendas aledañas a la avenida Javier Prado y Panamericana Sur, ejes articuladores de la ciudad. La escala del edificio en el paisaje define su belleza en cuanto a la inserción en el espacio. Sus espacios verdes han sido alimentados y son actualmente abastecidos por el canal de Surco.

Figura 16: Trazado del Hipódromo de Monterrico sobre las haciendas. Fuente Jockey Club del Perú



La necesidad de que el hipódromo de Monterrico se sitúe cercanamente a las vías de expansión de la ciudad no es fortuita. Al tratarse de un edificio ubicado en las afueras de la ciudad, el diseño de las vías vehiculares y desplazamientos en el interior del gigantesco recinto resultaba un requisito importante de tal manera que se volvió un deporte caracterizado por la afluencia de la clase social alta, ya que era esta clase la que generalmente tenía los medios para asistir. Es por ello que la directiva gestionó un sistema de buses que pudiese traer al público aficionado al hipódromo.

Figura 17: Sistema de ómnibus y llegadas al hipódromo de Monterrico.

3.3. Análisis arquitectónico

3.3.1. Orientación

Si algo se puede constatar en las imágenes de la época, y la interpretación de los antecedentes es la orientación norte del edificio. En sus tres posiciones el hipódromo ha mantenido dicha orientación a fin de que su sistema genere la sombra suficiente en su interior de manera tal que la luz no incide sobre quienes se encuentran en las tribunas y se permita apreciar de una mejor manera el espectáculo hípico. Además, se puede constatar en la narrativa de Vázquez & Young (1952) que los espectáculos hípicos se realizaron en momentos de la tarde.

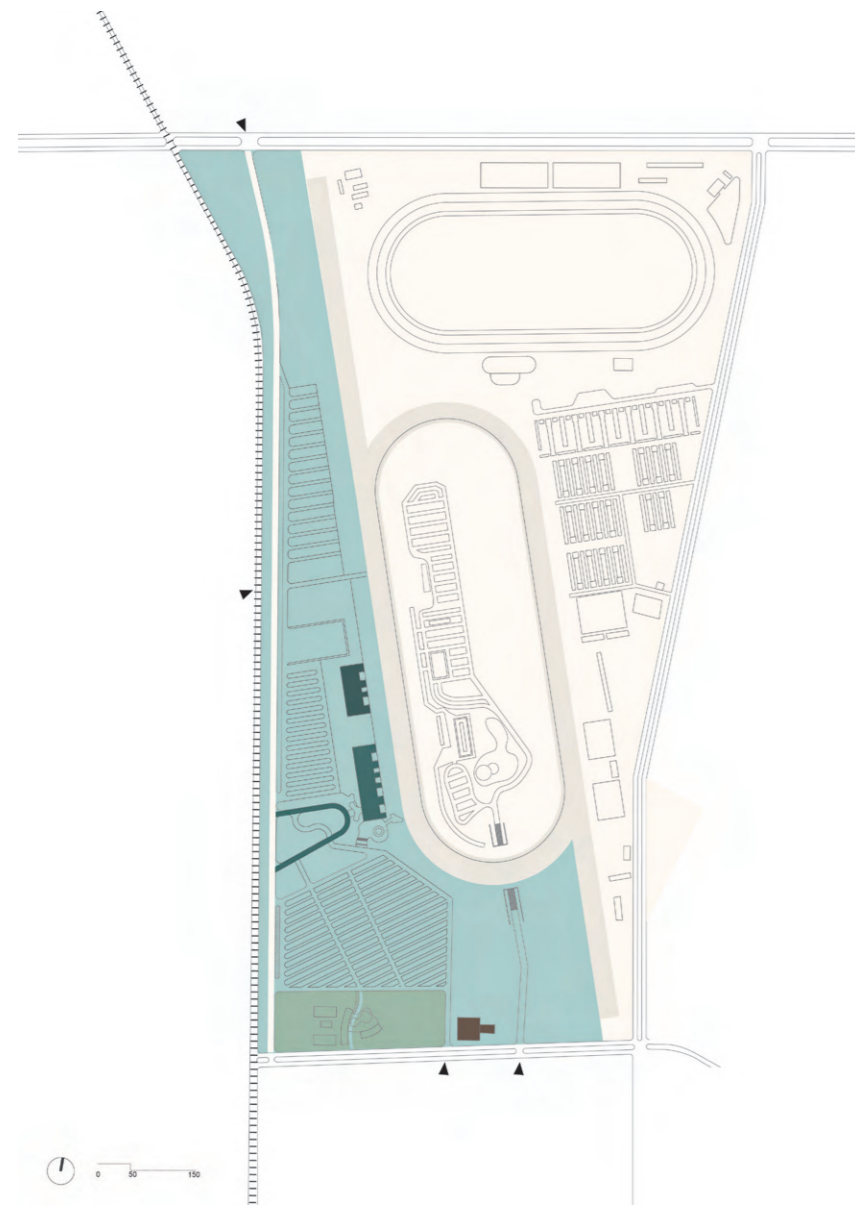
3.3.2. Programa

El programa de un hipódromo está caracterizado por un sistema complejo caracterizado por la circulación tanto de la persona como del ejemplar equino. Es por ello que el programa se distribuye alrededor de la pista de carrera, la cual funciona como un sistema articulador.

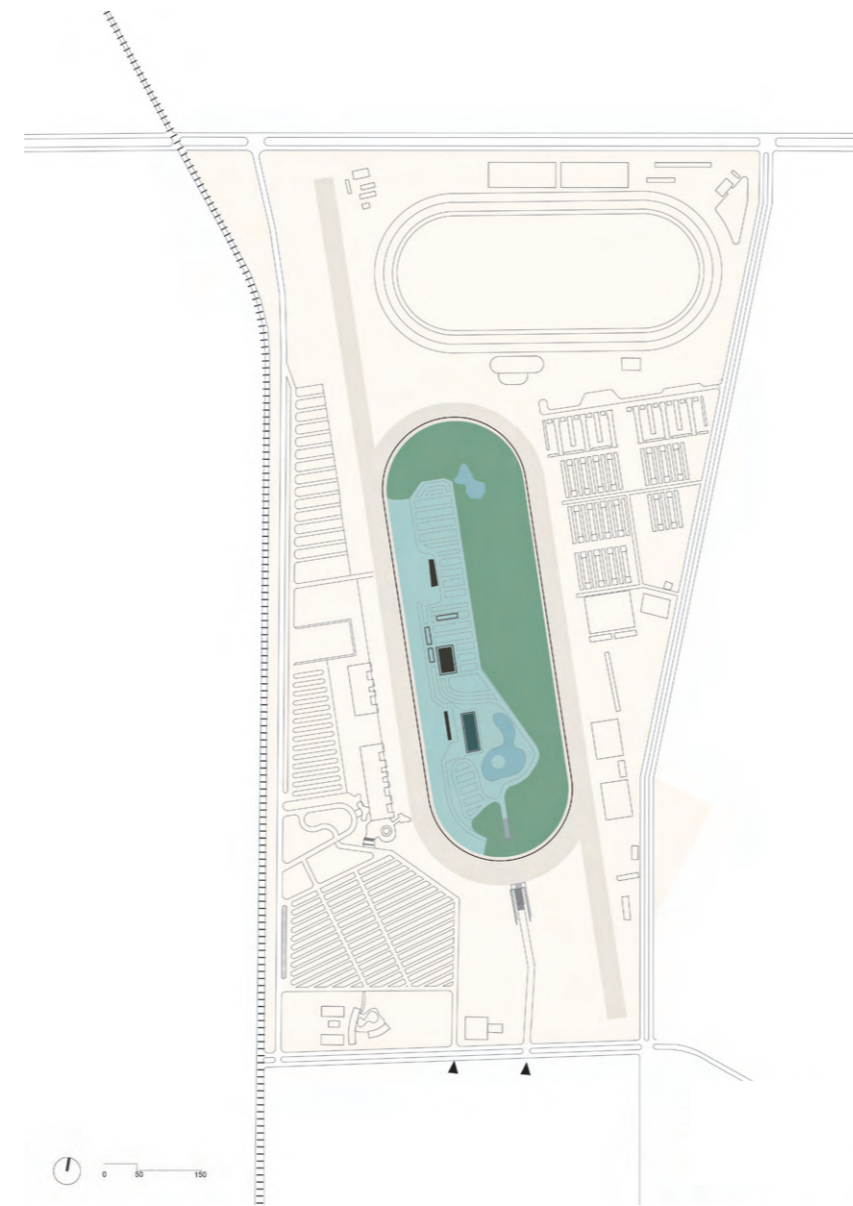
El programa funcional del hipódromo está dividido claramente en tres zonas: Una pública con acceso a las tribunas, la segunda, igualmente pública con acceso a la pelouse (un área caracterizada por la presencia de jardines y lagos y finalmente un área privada (dedicada a la preparación de los caballos).



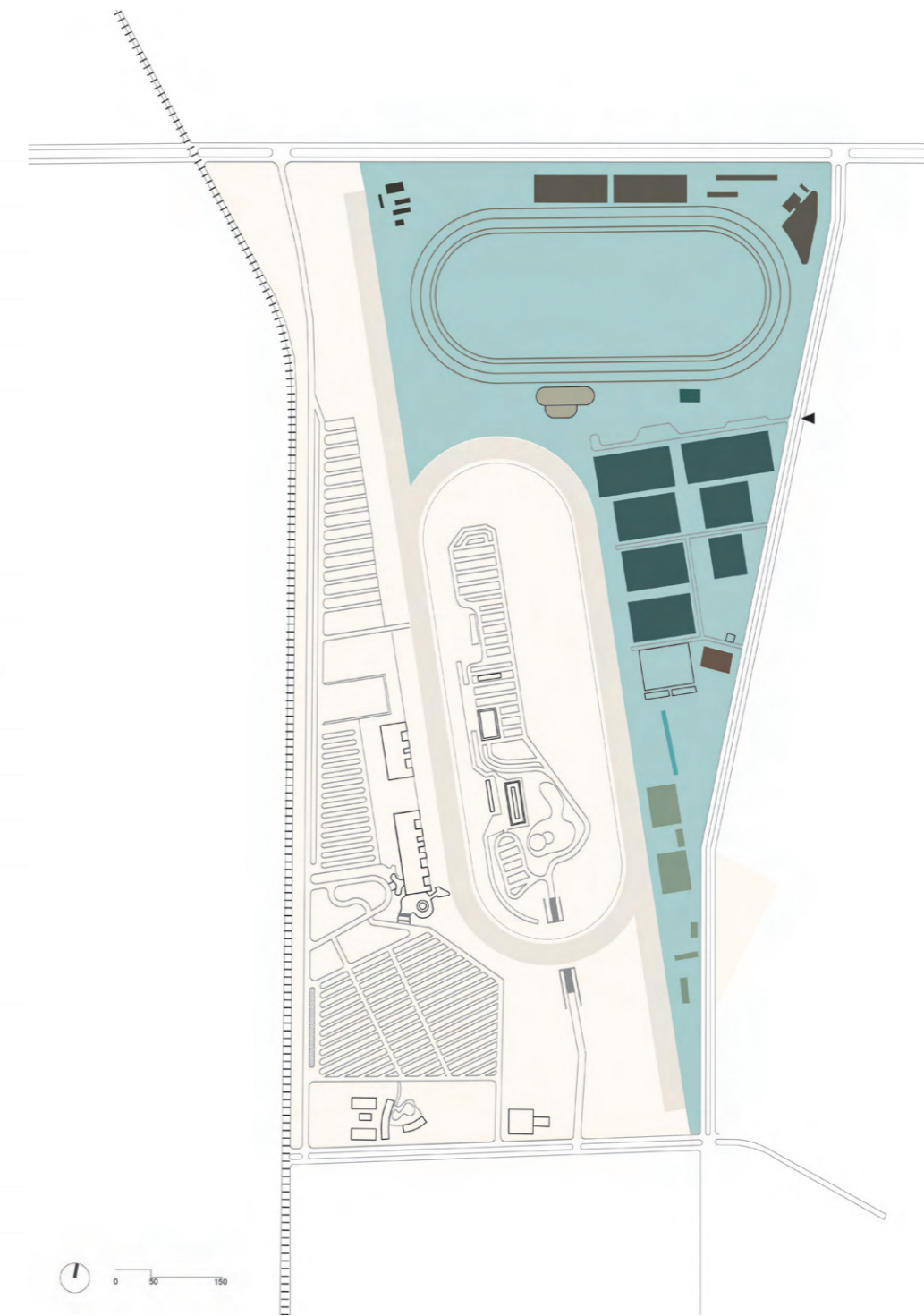
Figura 18: Esquema programático. Hipódromo de Monterrico. Elaboración propia a partir de planos JCP.



- Superficie líquida
- Boletería
- Restaurante
- Zona verde
- ||| Ferrocarril Lima-Lurín
- ▶ Ingreso



- Superficie líquida
- Boletería
- Restaurante
- Zona verde
- ||| Ferrocarril Lima-Lurín
- ▶ Ingreso



- Caballerizas
- Maestranza
- Reproducción
- Pabellón de exhibición
- Ring de ventas
- Clínica veterinaria
- Piscina de caballos
- Viviendas
- ||| Ferrocarril Lima-Lurín
- ▶ Ingreso

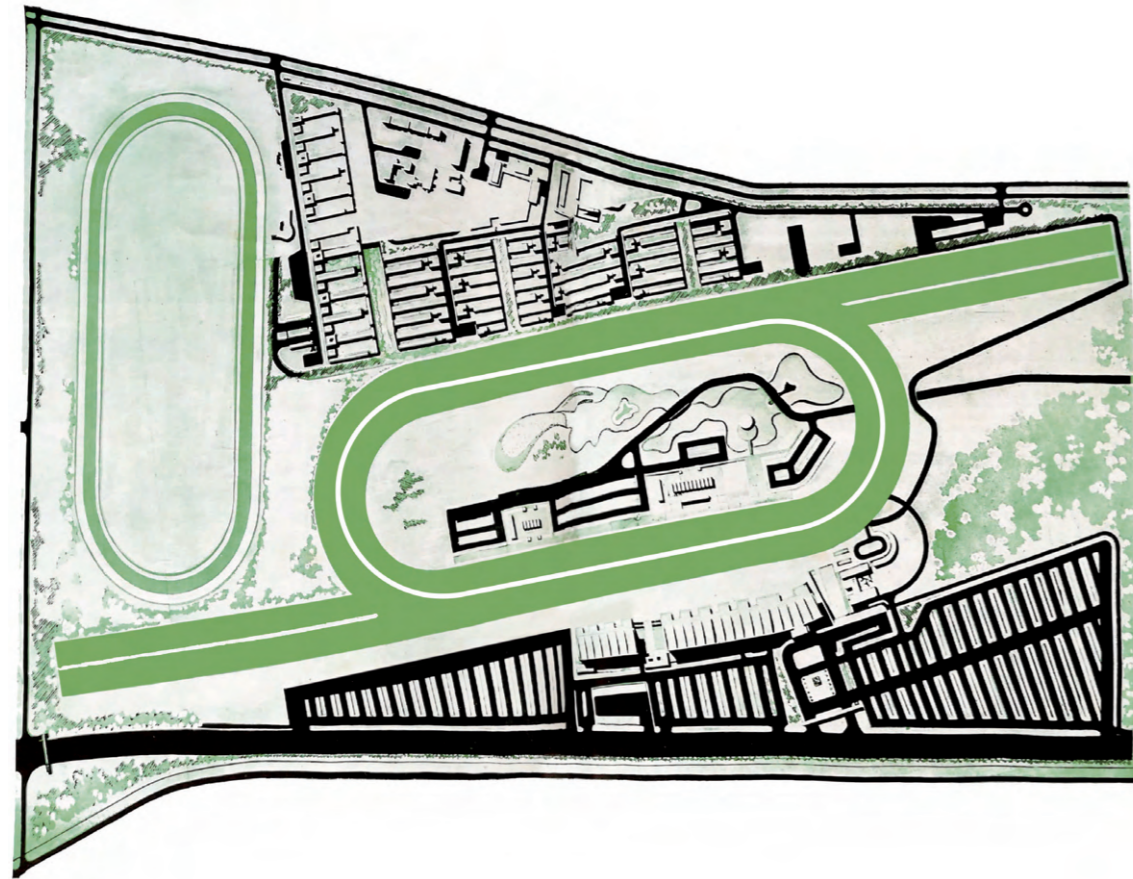
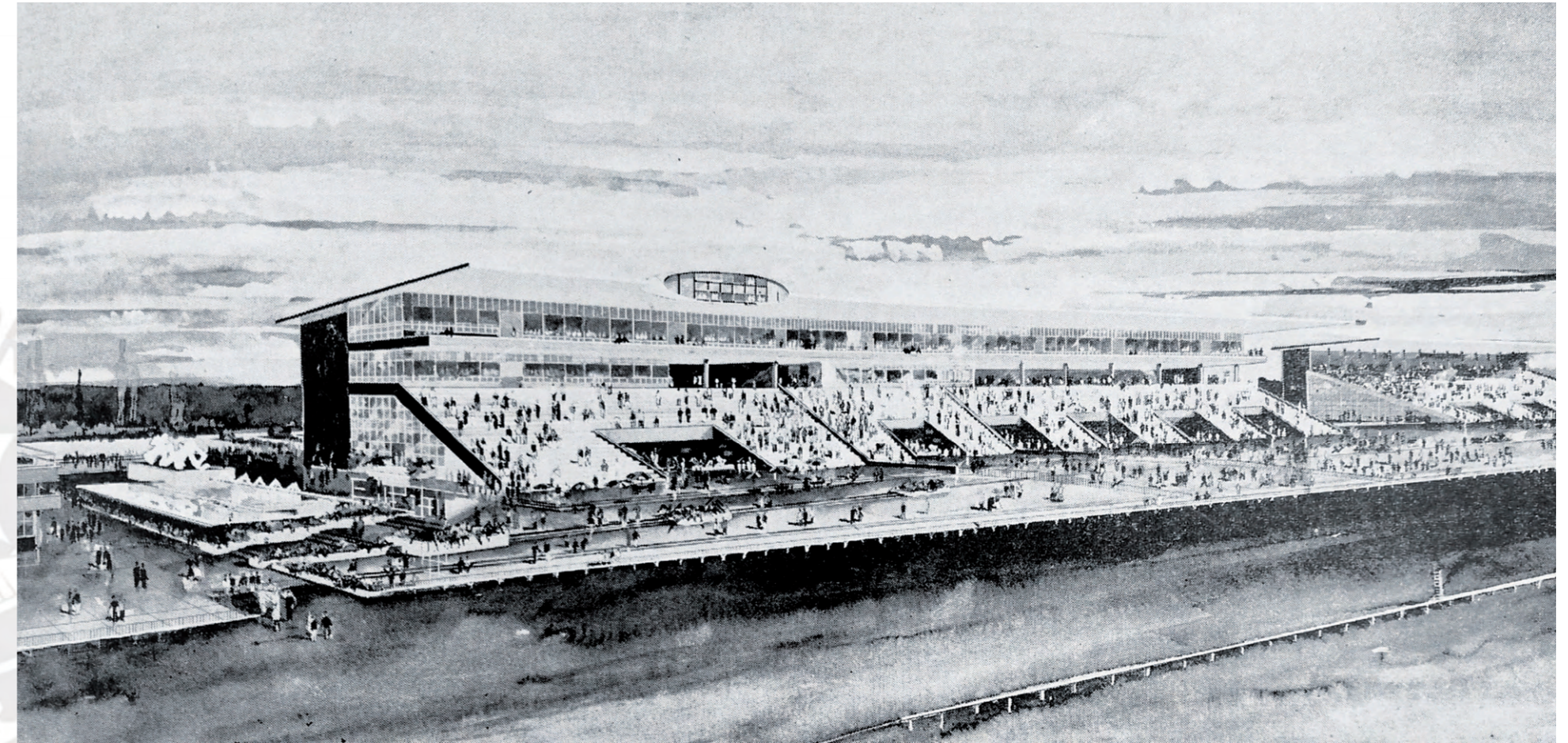


Figura 19:
Propuesta general y tribunas a cargo de A.
Dammert, G. Lecca y M. Valega. Fuente: El
arquitecto peruano.

Las tribunas se dividen en dos una de primera y otra de segunda, esta diferencia se ha dado siempre en todos los hipódromos dado la diferenciación de clases sociales que había y la necesidad de cubrir a un público aficionado. Por su lado la pelouse es una área central que dispone de programas recreativos en el interior del anillo hipico. El área privada cuenta con 1200 caballerizas y con edificios que albergan distanciadamente las diferentes asociaciones de preparadores, jinetes. Asimismo durante el recorrido aparecen diferentes pistas de amasamientos,



circuitos de rutinas diarias y espacios de cuidado como piscina, herrerías, clínica veterinaria que le dan una preparación previa al ejemplar a la pista de carreras. El área privada además cuenta con edificios de uso temporal como son el ring de ventas y el pabellón de la exposición donde socios o interesados en comprar caballos asisten.

La propuesta de arquitectura realizada en 1960 no tenía ubicado todos los espacios de cuidado o de preparación que luego fueron apareciendo

durante los años siguientes pero permitía brindarles un espacio suficiente durante los años siguientes. Sin embargo la disposición de algunos elementos posteriores a esta propuesta terminaron alterando las circulaciones internas, las cuales además no estaban provistas de una terminación de suelo continua. Lo que generaría confusión en la continuidad peatonal interna y por tanto circulaciones alteradas entre caballos, personas y vehículos.

3.3.3.Espacio

Hablar de la organización funcional del edificio no resulta tan sencillo. Esto se debe a la diversidad de personajes vinculados, al entorno hípico y la variedad de sus necesidades sobre el programa. Pese al tiempo transcurrido, entre el inicio de la obra y la actualidad, las transformaciones en la tribuna primera no han sido muchas, de manera tal que la planta encontrada para la interpretación presenta cualidades no tan diferenciadas. De acuerdo con lo anterior, la transición entre espacios es una exploración que le brinda al edificio mérito. Y probablemente marcó el punto de partida del edificio. Según la interpretación realizada sobre las plantas del archivo del Jockey Club del Perú, desde su proyección los recorridos se diferencian unos de otros de tal manera que los usos no se mezclan y cada uno tiene su manera propia de recorrer el edificio. De esta manera, jinetes, preparadores, amansadores, profesionales, socios, personal administrativo y de ventas, personajes importantes del país, -como el presidente- y el mismo cuadrúpedo mantienen sus propios recorrido y espacio. En Monterrico, son las terrazas y las tribunas los espacios de interacción entre los diferentes usuarios. Donde todos los personajes se dedican a una sola cosa, observar la carrera desde un buen ángulo, siempre superior al nivel de carrera.

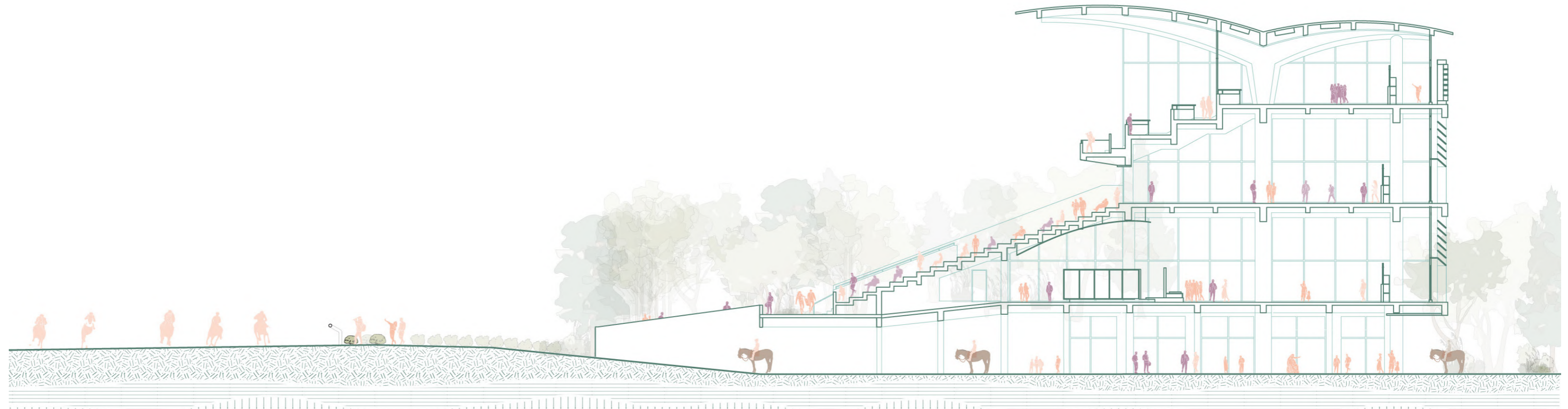
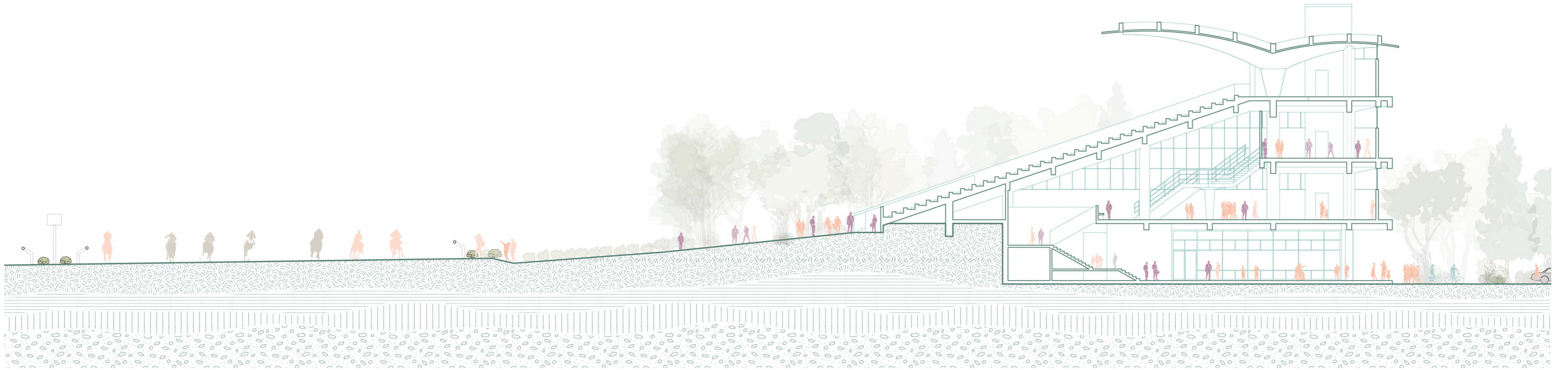


Figura 20:
Cortes tribunas. Elaboración propia a partir
de planos JCP.



La primera planta establece una jerarquía en cuanto a su accesibilidad, según esto pareciera haberse empezado por el recorrido del caballo, el cual ingresa al edificio para su preparación, baño, colocación de elementos para la carrera, evaluación de los veterinarios, entre otras preparaciones. La transición del caballo desde la pista de carreras y su retorno a ella requiere que se piense muy bien la manera en cómo el ejemplar atravesaría el edificio en el primer nivel. Este se configura como un lugar de preparación donde intervienen todos los desarrolladores de la hípica. El público los socios directamente inician desde el segundo nivel. Se generan elementos verticales, escaleras, accesos que permiten que cada usuario llegue directamente a su respectivo piso y área, sea socio o parte del público. La rampa vehicular deja en el segundo nivel de la primera tribuna a las personas más destacadas que asisten a los palcos más importantes de las tribunas.

Por su lado la tribuna segunda no presenta tanta división como la primera. Los aficionados acceden al segundo nivel a través de la tribuna, no obstante este espacio resulta ser un acceso muy oscuro. Desde las terrazas de las tribunas existe una línea visual que se debe respetar a lo largo de toda la pista de carreras como requisito de diseño para el desarrollo de la hípica. Es por ello que los espacios interiores del anillo tienen programas temporales o están compuestos de edificios de una altura que no afecte la continuidad y visibilidad de las carreras.

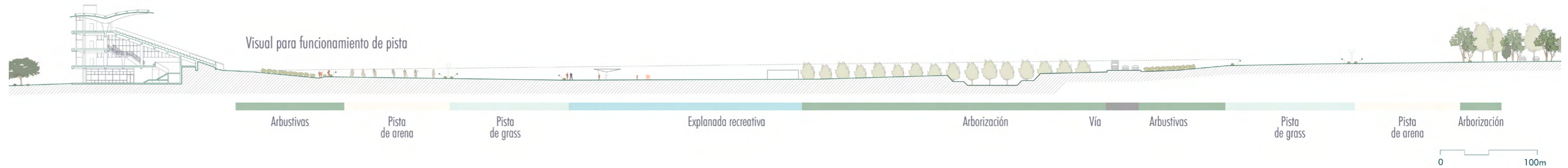


Figura 21:
Corte tribuna segunda y línea de visual.
Elaboración propia a partir de planos JCP

3.3.4. Geometría

La forma de las infraestructuras hípicas encuentra sus antecedentes en los estilos que tuvieron presencia en Europa antes del siglo XX. Sin embargo, los hipódromos han sido oportunidades para representar la tendencia arquitectónica de la época. El Hipódromo de Monterrico posee un lenguaje formal que lo hace ser parte del patrimonio arquitectónico moderno. La geometría del proyecto responde a encuentros entre líneas y curvas. Las tribunas se ubican paralelas a la pista de carreras cercana al giro de la curva y se repite esta forma en la misma arquitectura. El desplazamiento del caballo suele tener espacios contenidos o curvas en los caminos del primero debido a una necesidad de caminar con el ejemplar para amansarlo y evitar correr. Los volúmenes y planos que dialogan con las tribunas están dispuestos de manera limpia sin tocar la tribuna la cual pareciera tratarse de dos gigantescos volúmenes suspendidos. Existen además algunos detalles que le dan continuidad a los elementos.

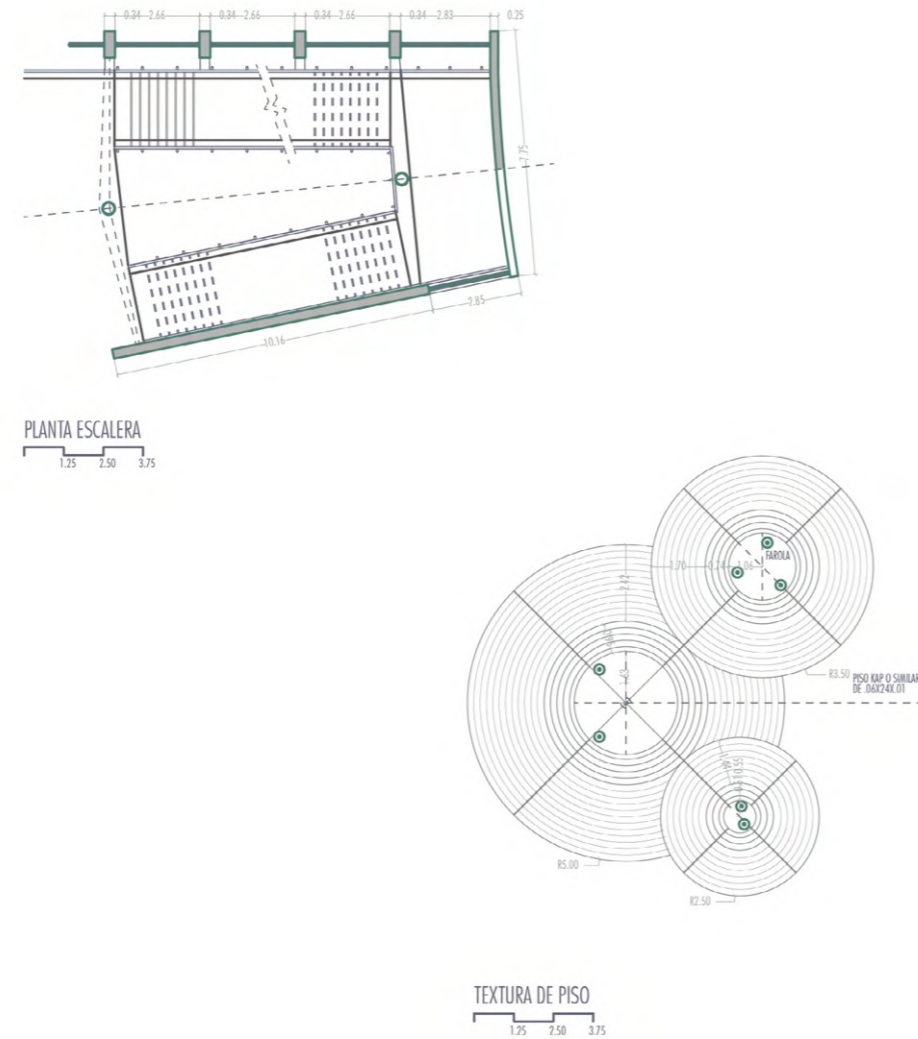


Figura 22:
Escalera y encuentros. Fotografía y detalle.
Fotografías: Gianina Rocca



Por su parte, los otros edificios que se encuentran en el área más privada contemplan la escala del caballo como un requisito fundamental es decir consisten en ingresos con puertas altas de 4.5 metros de alto, boxes de más de 3m² y caminos de 2 m como mínimo para la circulación de un caballo con su vareador.

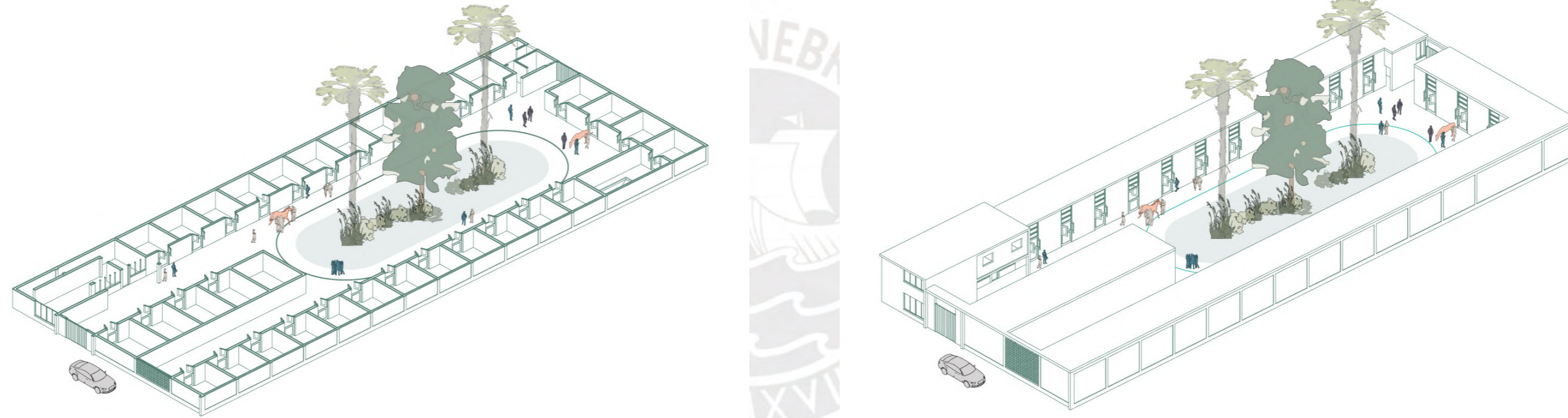


Figura 23:
Caballerizas. Elaboración propia a partir de
planos JCP.

3.3.6. Materialidad

La pluralidad de texturas y materialidad existente en Monterrico es notable desde sus elementos más naturales como el césped, la arena de la pista de carreras, hasta pisos de madera en el palco presidencial. Es por ello que muchos elementos juegan con estas materialidades respetando una armonía con la arquitectura. En el área más pública predomina el concreto y el cemento en los pisos asfaltados junto con las zonas ajardinadas y el pavimento de circulación de los caballos en las zonas exteriores. Siendo las zonas interiores los acabados los que diferencian los espacios sociales según el tipo de personaje que asistan. En la zona de caballerizas destacan los acabados en albañilería, los adoquines y la piedra, la vegetación y los desechos equinos como virutas, cáscaras de arroz, hierba, etc. que le dan un aspecto más rústico al lugar.

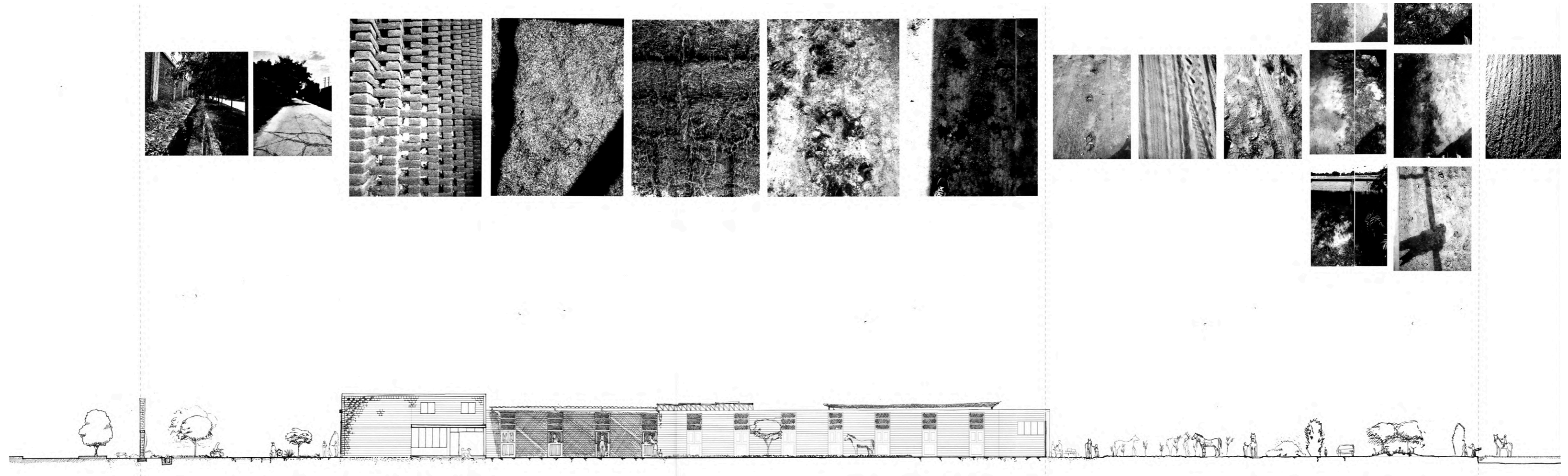


Figura 25:
Texturas en caballerizas. Dibujo.
Elaboración Gianina Rocca

3.4. El conflicto de la gran manzana

3.4.1. Espacio urbano aislado y fragmentado

El Hipódromo de Monterrico fue en su momento un motor urbano que atrajo la mirada de las clases más altas de la ciudad. Fue el pionero de los grandes clubes públicos que contenían una de las principales diversiones de la época y alrededor de él se emplazaron importantes equipamientos que hoy sirven a la ciudad. Hoy en día que la ciudad ha llegado a él, sin un pensamiento de sus ingresos, las dimensiones de la manzana, y la poca permeabilidad obstaculizan la llegada a estos equipamientos, lo que ocasiona congestión alrededor de la manzana y por tanto medidas inmediatas del municipio para resolver estos problemas que favorecen a un público automotor.



Figura 26:
Análisis comparativo antes y después



Para el 2023 el hipódromo tiene 3 bypass en las esquinas de su gran manzana originaria. La municipalidad de Lima proyecta un último bypass en la cuarta esquina. Que ocasionan barreras peatonales y limita un público discapacitado, acentúan la división distrital y el aislamiento de la manzana generando una metrópoli discontinua. La propuesta de un cuarto bypass ubicado en la última esquina por parte de la Municipalidad de Lima es inminente.

Figura 27: Puente peatonal en la Panamericana sur
Figura 28: Bypass El Derby
Figura 29: Equipamientos discontinuos
Fotografías, Gianina Rocca



Figura 30: Canal en desuso
Figura 31: Línea de palmeras
Figura 32: Fragmentos vegetales
Fuente: Fotografías, Gianina Rocca

3.4.2. Naturaleza degradada

En 1960, el hipódromo de Monterrico se ubicaba dentro de terrenos agrícolas. El edificio se encontraba emplazado frente una cadena de cerros y masas vegetales, los cuales hoy en día se han ido degradando o son parte exclusiva de residencias privadas. El paisaje se ha visto afectado por el crecimiento vertical de estas residencias. Lo que ha generado zonas de árboles aisladas.

Con el proceso de ensanchamiento de vías, se han retirado líneas de árboles de más de 60 años. Los cuales eran parte del imaginario urbano del hipódromo en la ciudad. Se ha alterado el paisaje tanto fuera como dentro del lote lo que aumenta el deterioro y la poca afluencia del lugar.

Desde hace más de 20 años el hipódromo ha iniciado un proceso de desnaturalización de sus áreas verdes. Estos espacios hoy en día, pavimentados carecen de zonas de sombra y

frescor. Lo que garantiza un público temporal según la infraestructura temporal que se disponga en el área.

Los pocos espacios verdes remanentes mantienen atmósferas que favorecen a la hípica y a la relación y vínculo entre hombre y naturaleza. Sin embargo, estos están aislados porque corresponden a zonas verdes de alquiler, lo que ocasiona la aparición de rejas o muros al interior del lote. Asimismo, la pista principal de carreras se encuentra emplazada sobre un talud que termina dividiendo el lote en fragmentos y por tanto sus áreas verdes.

Actualmente el hipódromo es abastecido de aguas del canal de Surco, no obstante, de su vínculo paisajístico con este no queda nada más que fragmentos representados en pequeñas líneas de acequias y canales hondos en su interior. Las grandes masas vegetales que van acorde al canal se interrumpen con las pistas. En su exterior es clara la desconexión dada las grandes barreras impuestas por las vías vehiculares.



3.4.3. Patrimonio hípico inerte

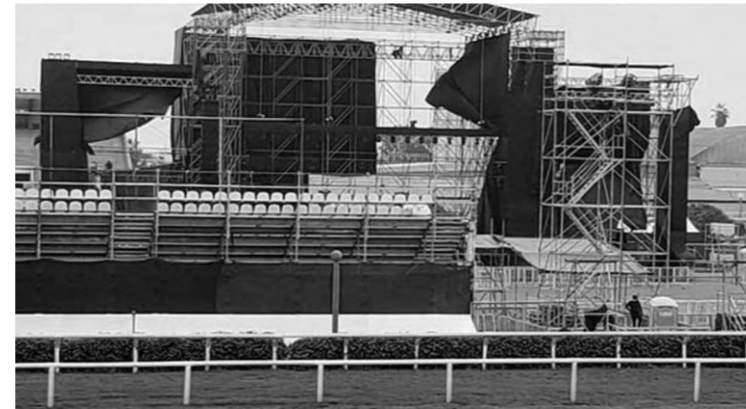
Con un público poco frecuente el hipódromo se encuentra en deterioro en más de la mitad de su complejo. Este deterioro se profundiza con la alteración de los circuitos internos del recinto. La falta de conexión entre los mismos espacios internos ocasiona una falta de atención e identidad por parte de los dueños y socios. La tribuna de segunda está en abandono y actualmente está amenazada por la consolidación de la parcela M la cual la constituye como un espacio para depósitos.

Las grandes barreras y la nueva oferta de servicios de entretenimiento y diversión generaron el proceso de parcelación de la manzana. Este proceso responde al alto valor del suelo que tiene el hipódromo y la necesidad de alquiler para poder subsanar los gastos de la hípica. Algunos de estos servicios de entretenimiento no siempre son compatibles con la hípica ni con las zonas residenciales cercanas como son los conciertos masivos cercanos a las vías perimetrales.

Figura 33: Usos incompatibles
Figura 34: Deterioro interno de la tribuna
Figura 35: Tribuna en abandono
Fuente: Fotografías, Gianina Rocca

PREOCUPACIÓN EN EL HIPÓDROMO DE MONTEERRICO

Los criadores y los dueños de caballos de carrera han expresado su malestar.



3.5. Futuro incierto y oportunidades

Tras tres décadas prósperas la aparición de los nuevos entretenimientos, las nuevas clases, sociales, el terrorismo y la inseguridad marcaron una nueva forma para la hípica. Frente a la reducción de un público frecuente y la poca ganancia en las apuestas, sumado a la valorización del suelo se tomó la decisión de dividir la manzana, convirtiendo la pista de entrenamiento en lo que hoy conocemos en el jockey plaza. Uno de los más antiguos y principales centros comerciales de la ciudad que genera una gran población flotante. El éxito del centro comercial, y el crecimiento exponencial cercano a este determinó una nueva forma para la hípica, sumado a la reducción del espacio de entrenamiento determinó una nueva forma y funcionalidad del recinto. Los ingresos se vieron afectados y por tanto su afluencia. Siendo un público muy específico, hípicos de antaño, los que continúan asistiendo, un público cada vez menos frecuente. Pese a su cercanía con la ciudad, hoy en día el hipódromo es un gran agujero inscrito en ella.

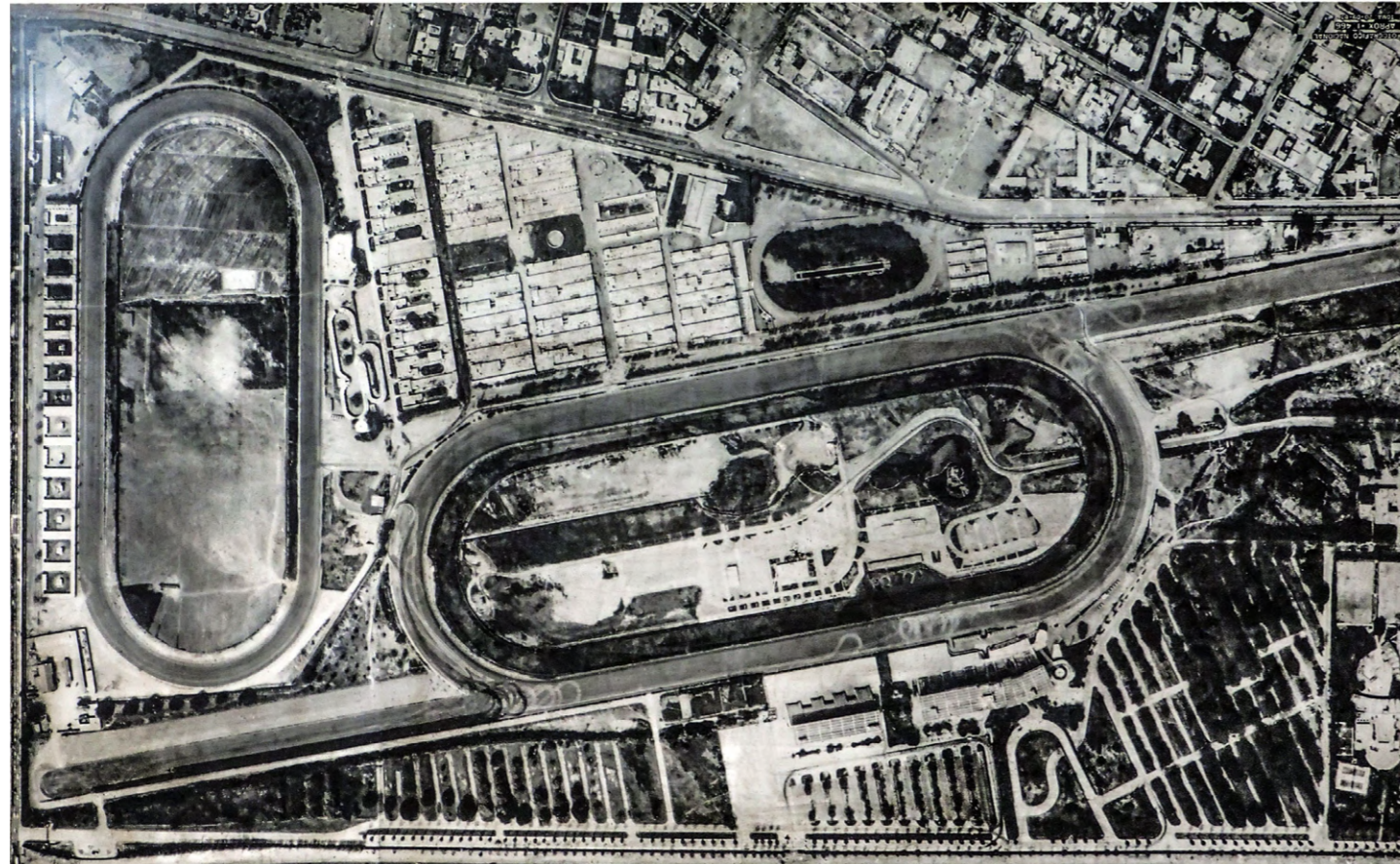


Figura 36: Hipódromo de Monterrico,
(fotografía antes de 1990) comparativo con
2023.

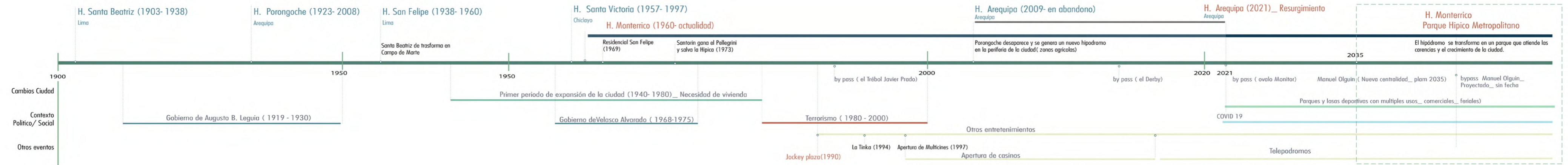


Figura 36: Línea de tiempo y visión

3.5.1. Valor del suelo

Para cualquier limeño resulta raro no conocer alguna instalación del Jockey Club del Perú, puesto que, en los últimos años han sido múltiples los eventos realizados en lo interiores del recinto. Este protagonismo en el desarrollo urbano, genera un incremento del valor del suelo y que por tanto se lleven a cabo usos incompatibles que afectan el desarrollo de la hípica en el hipódromo. Para que tenga una relación más amable con la ciudad el hipódromo debe cumplir con una serie de demandas públicas y privadas que ponen en duda su estadía y continuidad.

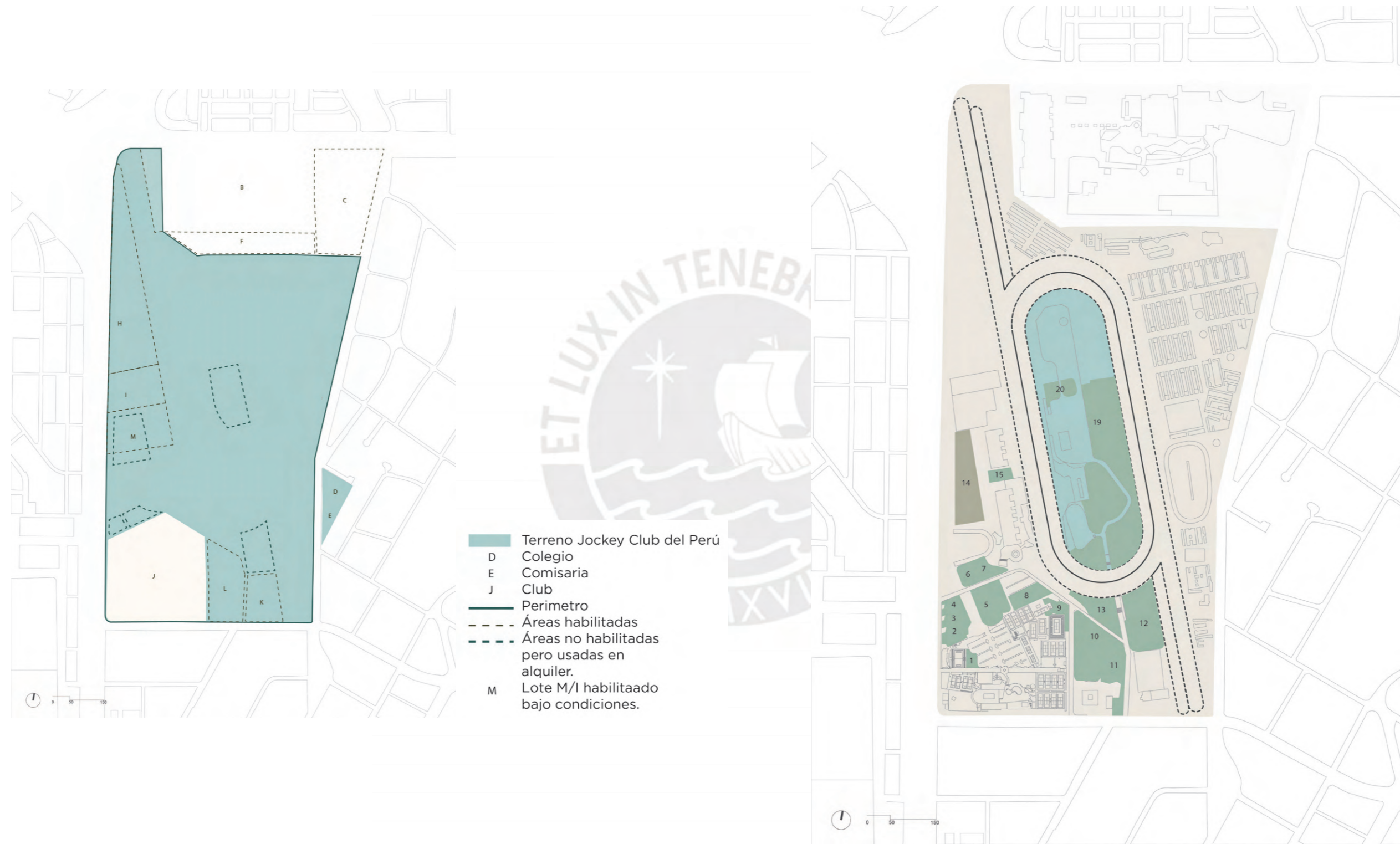


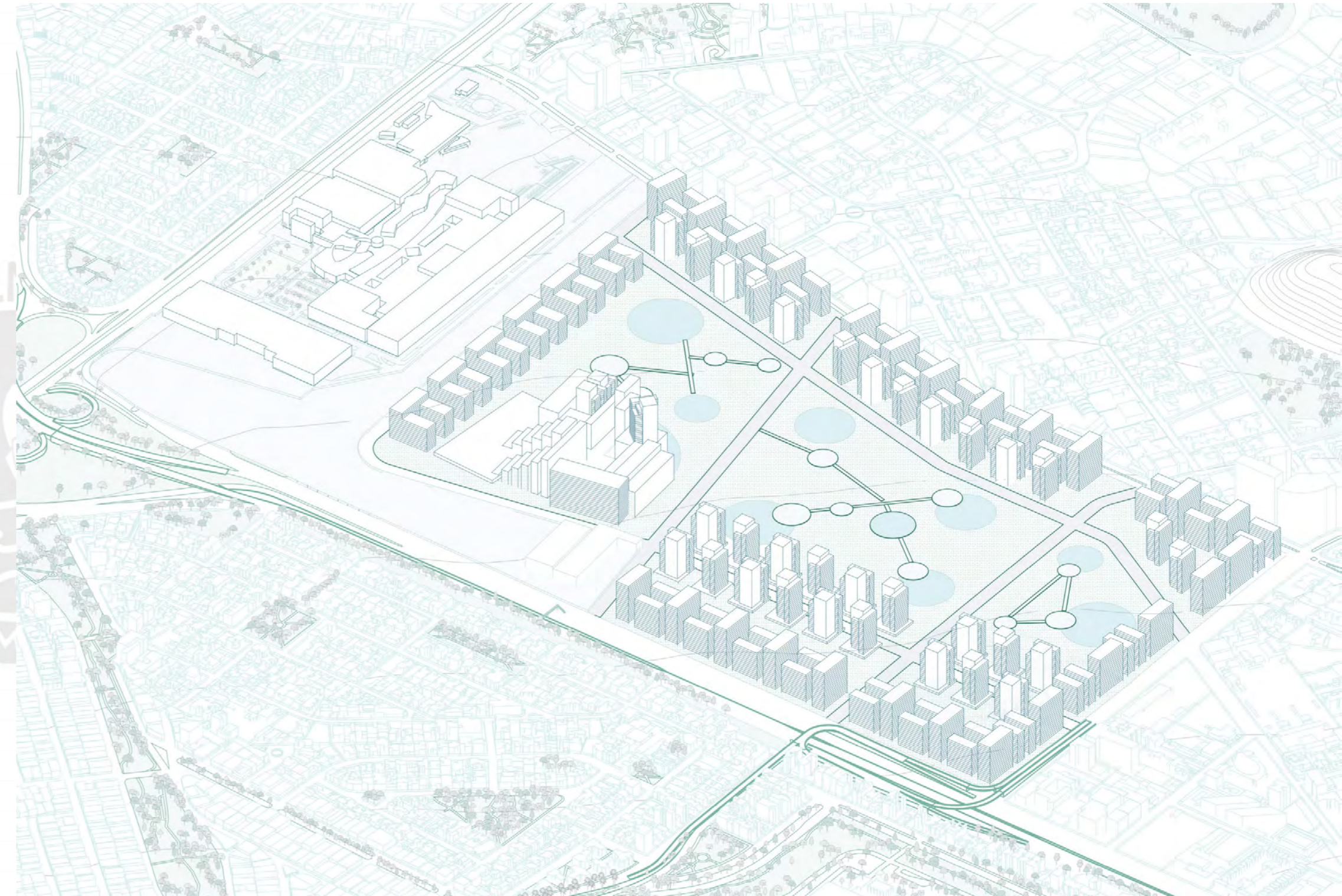
Figura 36: Parcelación interna y áreas verdes en alquiler.

- 1- Jardin Fulbito
- 2- J.O. Lat. Derecho
- 3- J.O. Central
- 4- J.O. Lat. Izquierda
- 5- Platinum
- 6- Jardin Derby B
- 7- Jardin Derby A
- 8- Estac. Hipico
- 9- Jardin Olimpico
- 10- Jardin Bosque
- 11- Estacion Soccer
- 12- Jardin Equitacion
- 13- Jardin Arboleda
- 14- Explanada Tribuna
- 15- Jardin Casino
- 16- J. Salida Pelousse Der.
- 17- J. Salida Tunel Pelousse Izq.
- 18- Jardin Patera
- 19- Explanada Pelousse
- 20- Jardin Daytona

Ingreso Anual: 3.800.000 Soles.
 Fuente: JCP

Vivir cerca al hipódromo de Monterrico supone una inversión bastante grande. En el año 2017 el precio de venta en el distrito por metro cuadrado era de \$2329.72. Asimismo el alquiler de los departamentos entre 60 metros cuadrados a 100 puede incluso superar los \$3000 mensuales. Dado el valor del suelo que tiene el hipódromo se encuentra constantemente amenazado por opciones inmobiliarias que buscan sacar beneficio sin conservar el escenario hípico.

Figura 37: Distopía. Elaboración en base a propuesta de condominios según el Plan urbano distrital 2027.

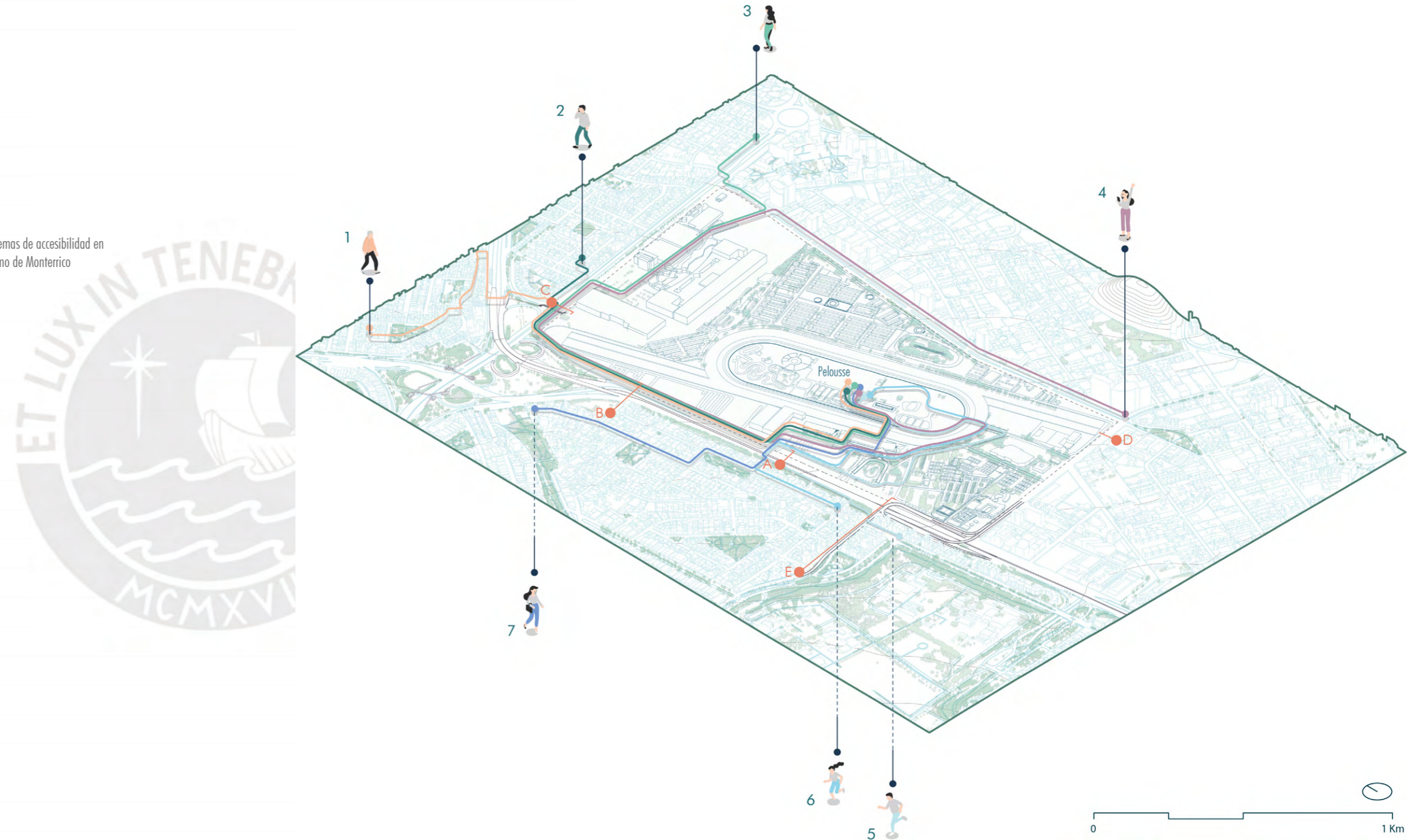


3.5.2. Diagnóstico Plan Met 2040

El Plan Met es un plan de desarrollo metropolitano que propone la planificación urbana con una visión geopolítica a largo plazo, así como políticas y objetivos estratégicos para implementar la infraestructura y las condiciones que se requieren para tener una ciudad próspera, ordenada, segura y en armonía con el medio ambiente.

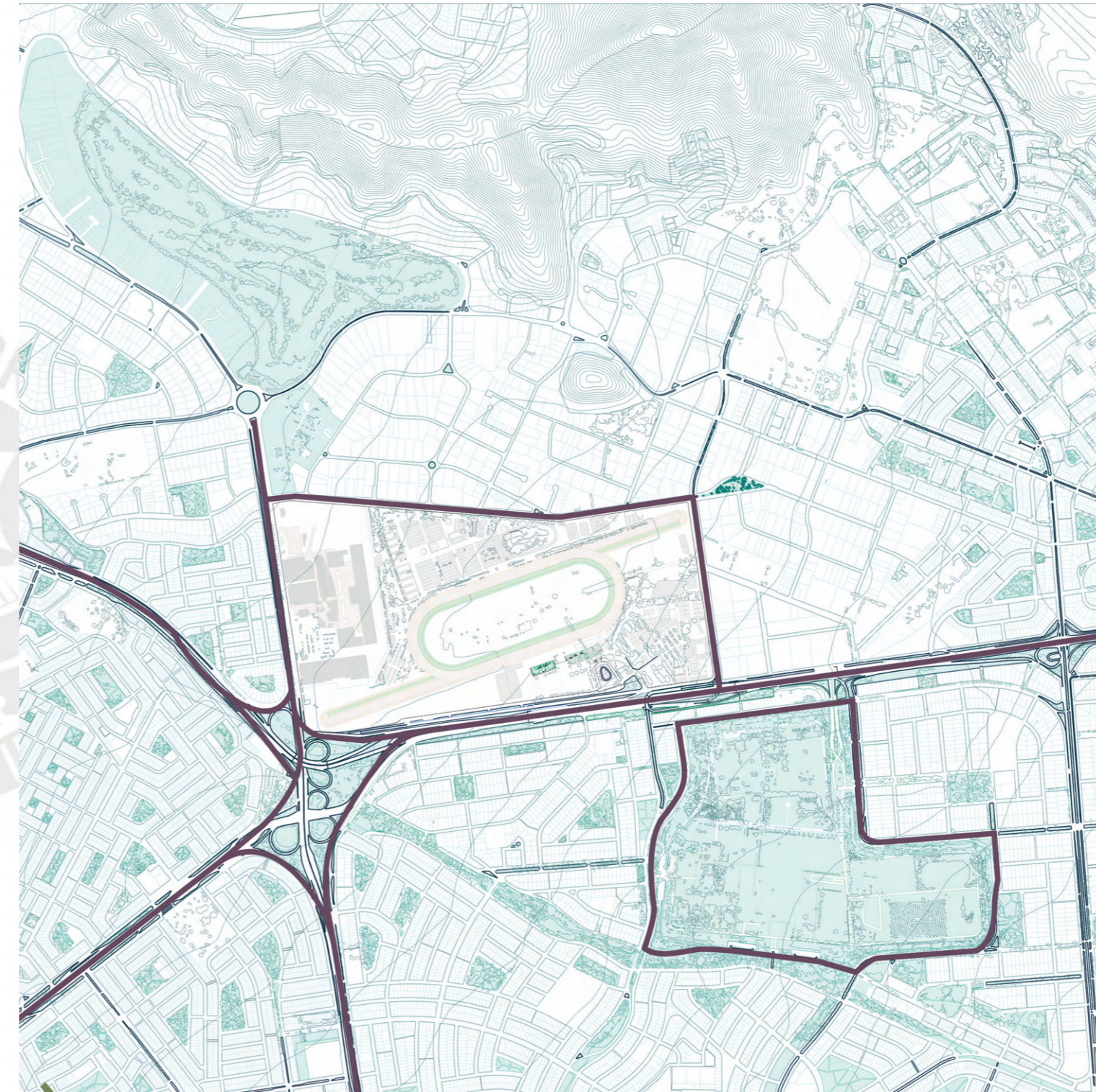
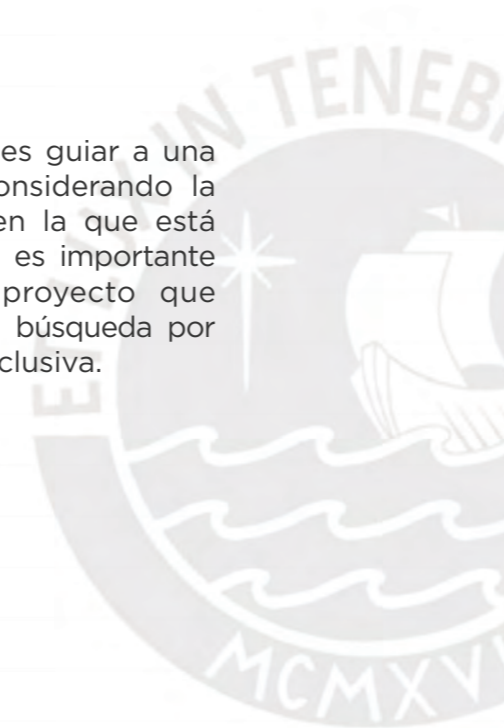
Este plan está aprobado, lo cual a diferencia de muchos otros es un real medio para establecer lineamientos que definan la dirección urbana del proyecto. El cual toma como punto de partida el sistema de movilidad: líneas de metro, corredores, ciclovías.ec. Considerando la importancia que tiene la accesibilidad y transversalidad del hipódromo de Monterrico.

Figura 38: Problemas de accesibilidad en torno al hipódromo de Monterrico



El enfoque del plan metropolitano es guiar a una articulación global y por tanto, considerando la centralidad que significa la zona en la que está inscrita el hipódromo de Monterrico es importante establecer las medidas en el proyecto que completen dicha articulación en una búsqueda por una sociedad más democrática e inclusiva.

Figura 39: Hipódromo de Monterrico . Plano de barreras urbanas. Plan Met 2040.



— Barreras Urbanas



Figura 40: Hipódromo de Monterrico
.Sistema de movilidad . Plan Met 2040.

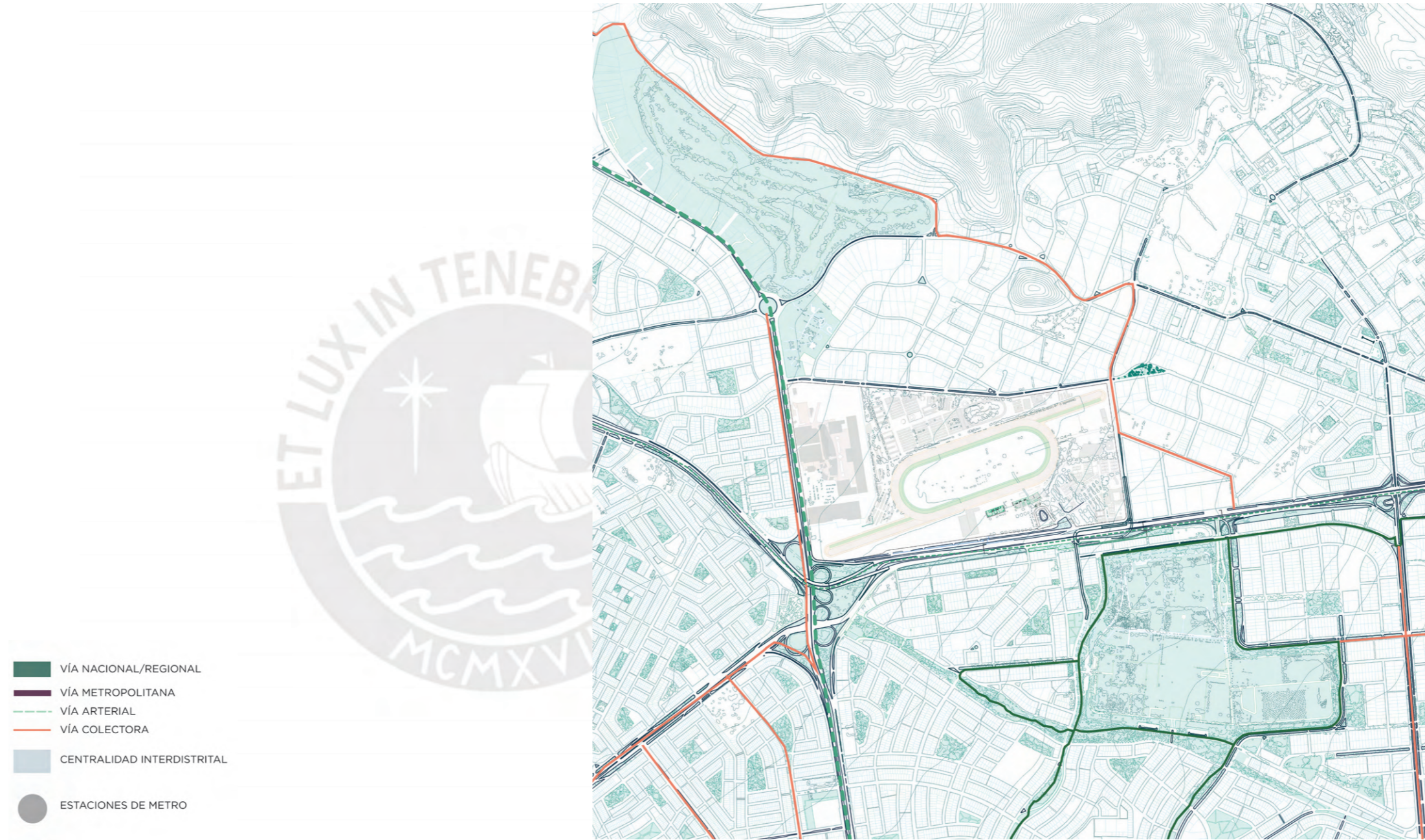


Figura 41: Hipódromo de Monterrico
.Sistema de ciclovías. Plan Met 2040.

3.5.3. COVID 19 y la apertura del anillo hípico. ¿Una oportunidad?

A raíz de la COVID 19, la pandemia generó la necesidad de volcar las miradas al estado, los espacios públicos y los grandes vacíos en la ciudad como espacios de oportunidad. Los parques y plazas son hoy en día los principales lugares y escenarios de entretenimiento e interacción, desarrollo físico, mejora de la salud mental y desarrollo económico. La hípica detuvo la actividad, sin embargo, los hipódromos no fueron espacios aislados de este contexto. Desde el Jockey club en otros países existieron diversas políticas que buscaron maneras más amables de que un hipódromo pudiese beneficiar al público, al ser un espacio generalmente céntrico y disponible se volvió una oportunidad como centro vacunatorio y una infraestructura deportiva que volvió a llamar la atención de las masas. La perspectiva sobre los hipódromos está cambiando y esto genera que se piense las posibilidades de su infraestructura más aún el gran vacío que significa en ciudades tan densas.



Figura 42: Concurso Ciudad Deportiva, Recreativa y Cultural del Jockey Club Córdoba. 1er lugar. y 3er lugar





Dado su condición de escenario gratuito y ventilado con solo 4 meses de confinamiento el hipódromo de Monterrico pudo volver a funcionar, y fue el primero en permitir que el público ingresara tras cumplir con los protocolos de sanidad y ser un espacio abierto como parque o plaza

Figura 43: Nuevo vivero en el ex Daytona Park. Imágenes comparativas. Fotografía: Gianina Rocca





Parte II

**Parque hípico metropolitano.
Propuesta para la convivencia del
Hipódromo de Monterrico con la
ciudad de Lima.**



El hipódromo como un dispositivo de vínculo humano natural. Hipódromo de Monterrico.
Fotografía: Gianina Rocca

Capítulo

04

El nuevo jardín de la metrópoli

4. El nuevo jardín de la metrópoli

El Nuevo Jardín de la metrópoli, implica una mirada al vacío urbano y a la generación de nuevos espacios para la biodiversidad en urbes caracterizadas por el crecimiento exhaustivo de la ciudad y coyunturas afectadas por el cambio climático.

Antiguamente el hipódromo era una diversión encontrada en las afueras de la ciudad; sin embargo, hoy en día, está en el centro. Monterrico es un gran vacío dentro de una ciudad carente de espacio público y áreas verdes.

Por ello, el problema de la gran manzana radica en el crecimiento desbordado de la ciudad que circunda estas manzanas y la falta de adaptabilidad de los hipódromos como respuesta lo que ha ocasionado desconocimiento de la actividad y por tanto una falta de interés del público.

Encontrar un nuevo significado para el hipódromo y por tanto para el espacio libre metropolitano podría permitir generar una nueva forma de ciudad, íntegra y continua “que permita cohesionar y ser la nueva estrategia que defina la forma de la metrópoli” (Enric Batlle, 2011).

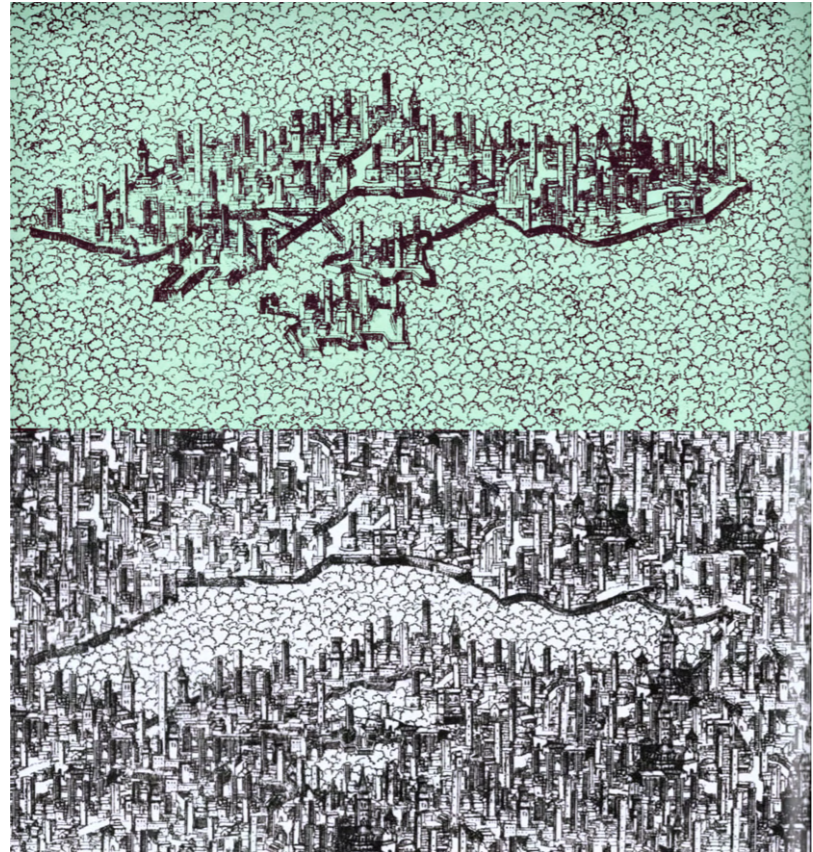


Figura 44: Imagen del Jardín de la Metrópoli. Imagen extraída del libro. El Nuevo jardín de la metrópoli. Enric Batlle. 2011

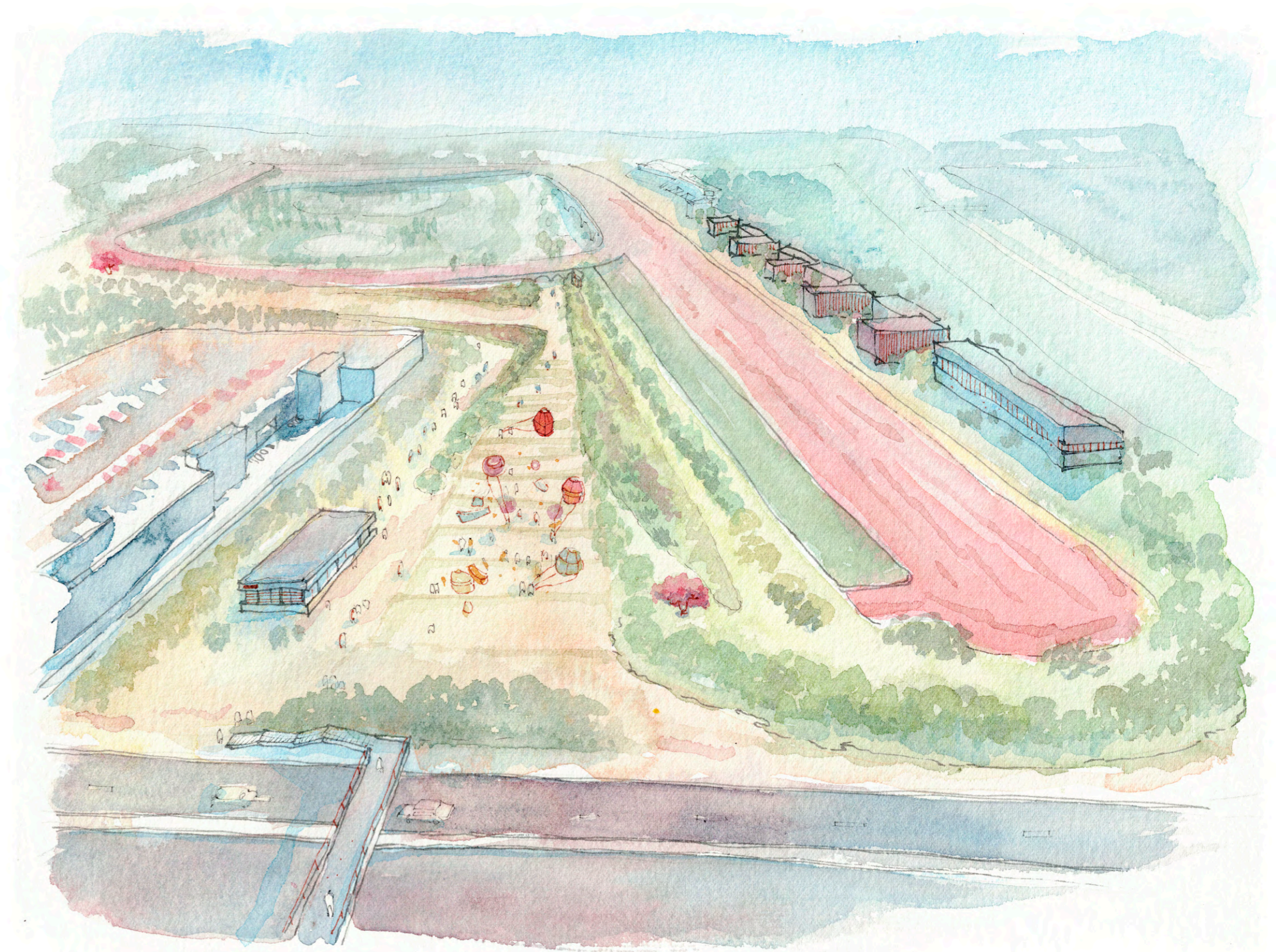


4.1. El hipódromo como un dispositivo de vínculo urbano natural

4.1.1. Paseo

El proyecto busca mediar entre espacios de la urbe y el campo. Los momentos de paseo dejan ir la ciudad para conectar con los flujos internos del parque. Se trata de espacios caracterizados por la pérdida paulatina de los sonidos y la filtración de la naturaleza.

Figura 46: Ilustración de Paseo. Elaboración y concepto: Gianina Rocca



4.1.2. Contemplación

El acto de contemplar responde a la primera impresión del paisaje. Estos espacios se representan en momentos diáfanos que permiten la revelación del paisaje interior. Se dan especialmente alrededor de la pista de carreras.

Figura 47: Ilustración de Paseo. Elaboración y concepto: Gianina Rocca



4.1.3. Transición

Atravesar implica atravesar, supone un momento que juega con la transición entre un espacio y otro y este momento se da al pasar desde el afuera hacia el interior del anillo hípico por debajo de la pista de carreras. Este es un espacio que juega con la luz, el sonido e implica misterio.

Figura 48: Ilustración de Paseo. Elaboración y concepto: Gianina Rocca



4.1.4. Inmersión

Ingresar al interior del anillo supone atravesar la pista de carreras. Y por tanto es el momento en cual los sonidos se detienen, y el filtro de la luz se aprecia, los sonidos de agua hacen su aparición paulatinamente. El misterio del umbral se genera para luego hacer la revelación del anillo interior. Donde se pasa a disfrutar de esas experiencias generalmente encontradas fuera de la ciudad.

Figura 49: Ilustración de Inmersión.
Elaboración y concepto: Gianina Rocca



Capítulo 05

Proceso de diseño y exploraciones de materialidad

Atmósfera de encofrado trabajado
en seminario de PFC Materiales no
convencionales.

5.1. Proceso de diseño

El proceso de diseño tomó en consideración la magnitud de la manzana y su presencia en la ciudad. Rescatando sus edificaciones más importantes y con mayor valor arquitectónico es por ello que se levantó con cuidado la información desde árboles, topografía y edilicia que pudiesen servir de referencias para los lineamientos que definen el proyecto.

Figura 50: Levantamiento. Calco. Elaboración propia



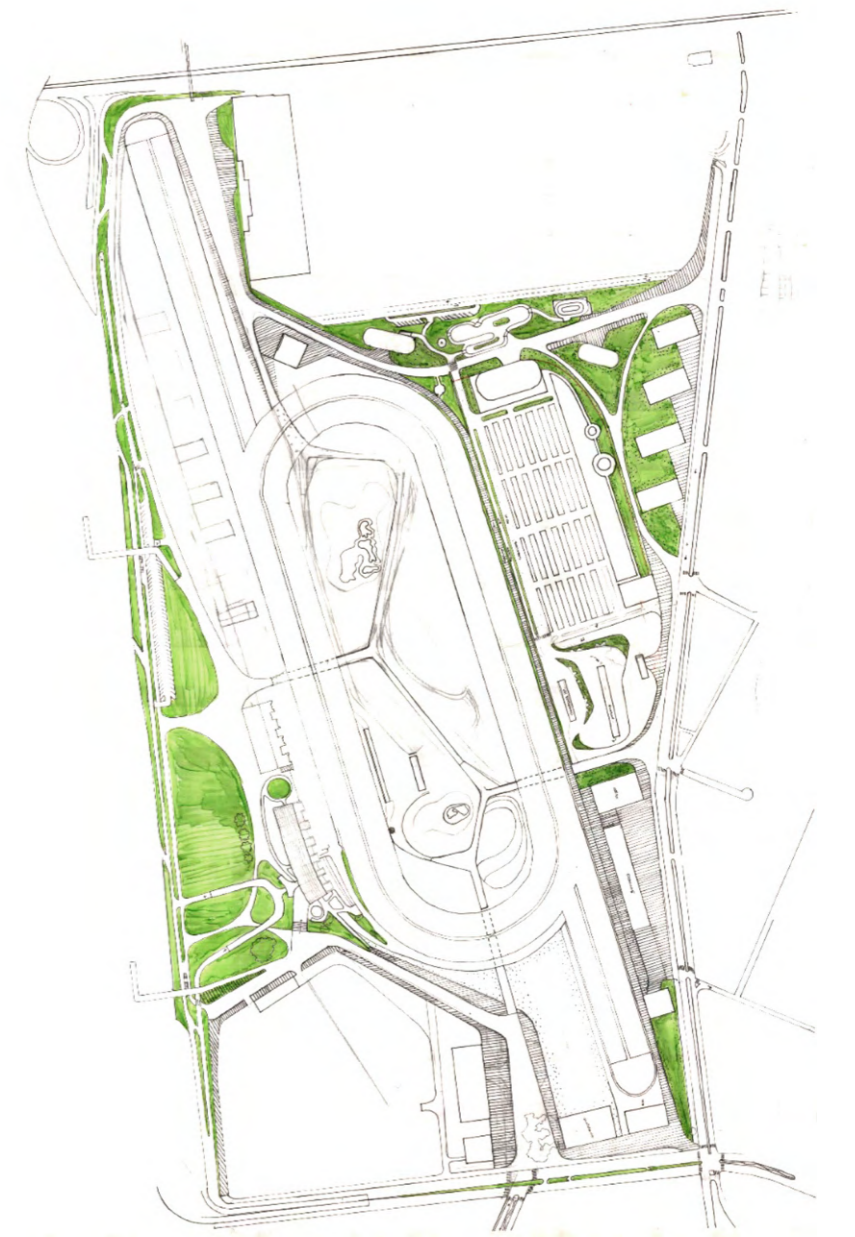
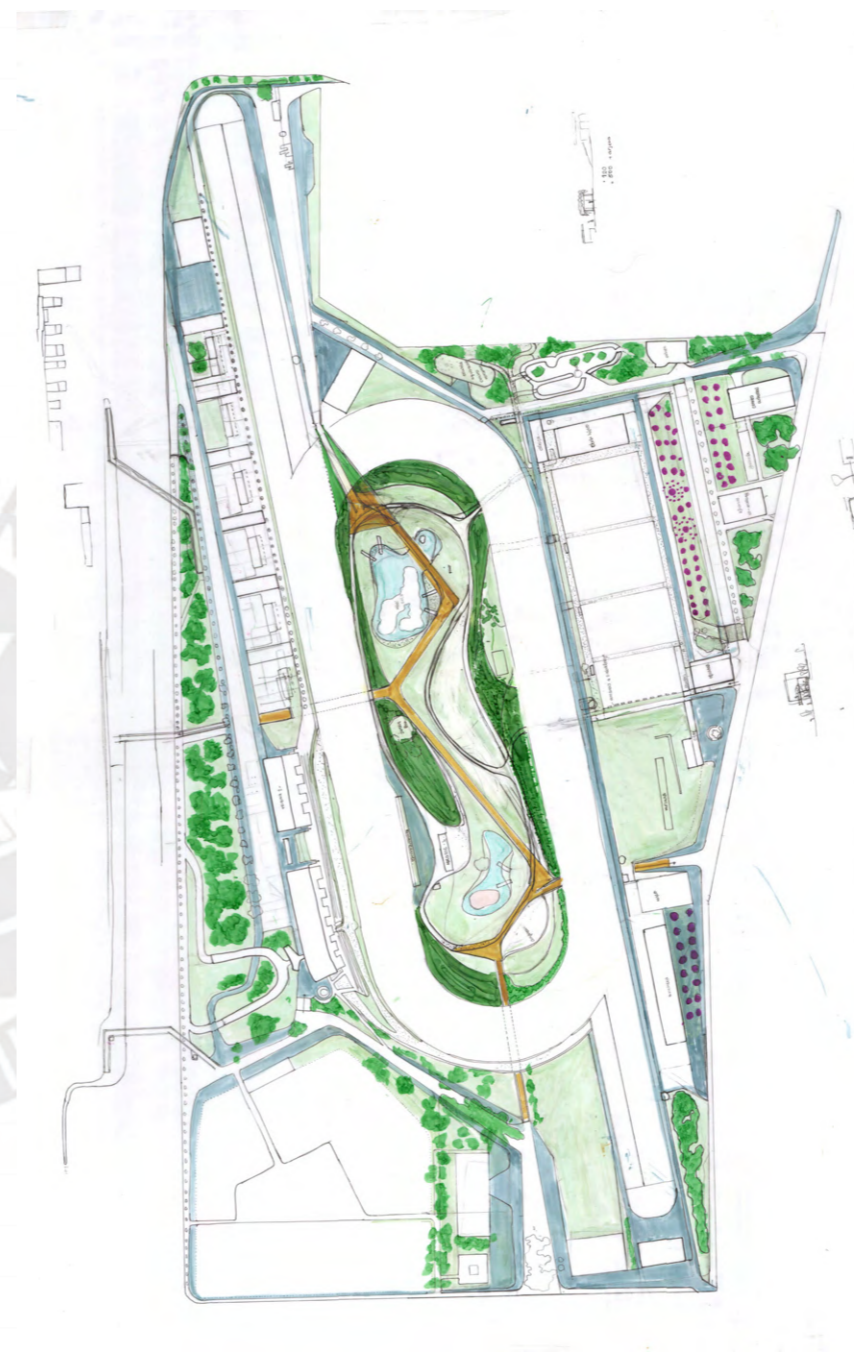
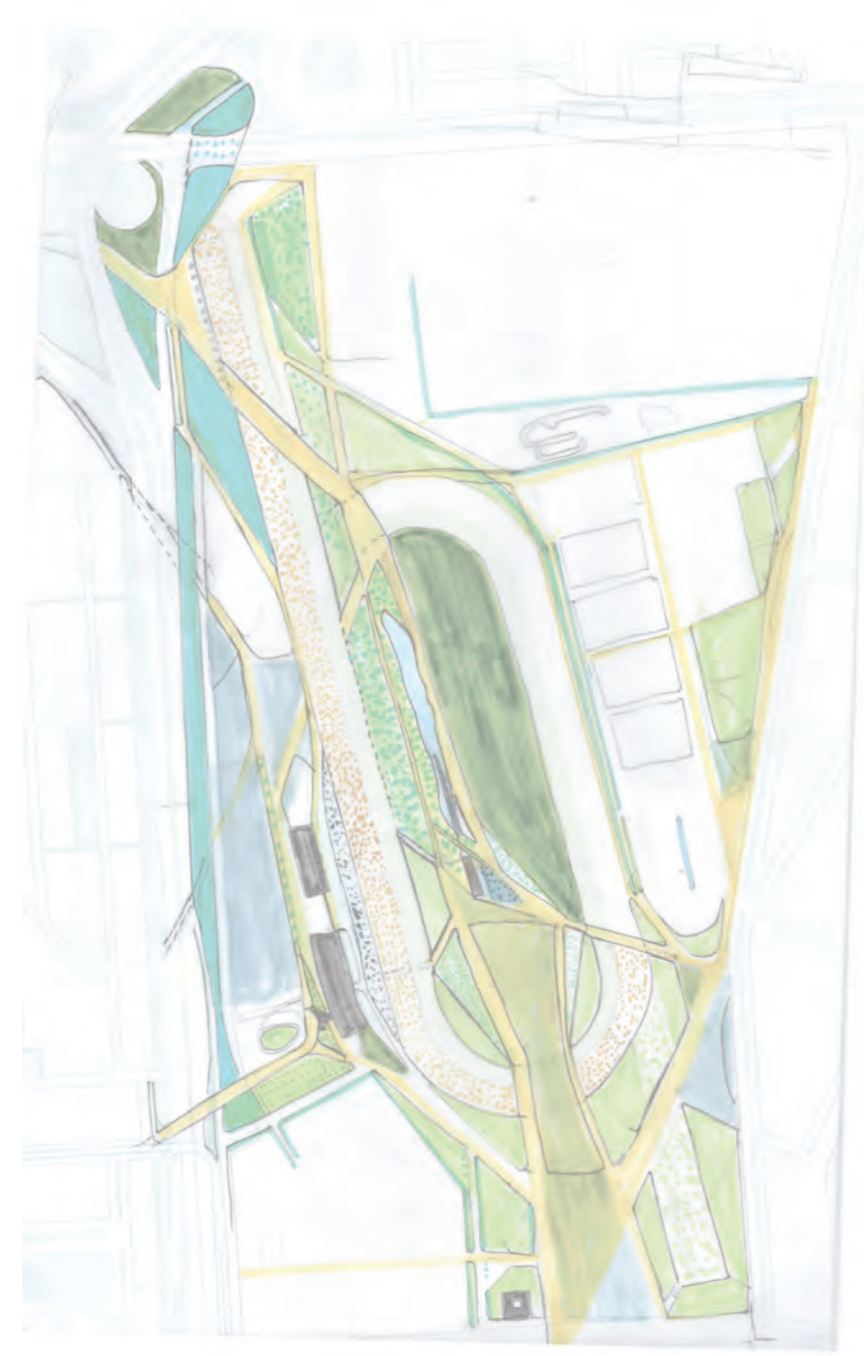


Figura 51: Proceso de Diseño: Master plan.
Elaboración propia

Tres puntos a tomar en cuenta desde un inicio fueron el vacío que representa la manzana en la ciudad, la topografía vista y determinada por la condición de la pista de carreras y que pese a no notarse en la colosal manzana se puede decir que entre un extremo y otro de la manzana existen alrededor de 30 metros de altura. y la tipología arquitectónica como funcionalidad del recinto. Considerando su escala, relación con el paisaje previo a su degradación, y el aprendizaje de la tipología a nivel espacial como una búsqueda que enriquece las cualidades espacio-sensoriales del proyecto.



Figura 52: El vacío, como oportunidad para la ciudad.



Figura 53: La topografía 1960, la magnitud de la pista de carreras que viene en ida y vuelta requiere que se diseñe con cuidado los elementos alrededor de esta. Para mantener una visual que no afecte el tránsito de la carrera

Figura 54: La tipología arquitectónica. Maquetas: Gianina Rocca

5.2. Exploraciones a partir de la materialidad. Seminario de PFC Materiales no convencionales.

En Lima, para vincularnos con la naturaleza es necesario salir de la ciudad. Viajar, nos permite escapar de la rutina y salir de una ciudad caótica y ruidosa, que crece a espaldas de lo natural.

Es por ello que el proyecto se centra en esta carencia y en la potencialidad del lugar para generar un “paisaje pradera”. Un espacio público destinado a la tranquilidad, la recreación y el ocio.

Como estrategia se plantea el desarrollo de una serie de “umbrales” entendido el umbral como un momento de traspaso delimitado por diferentes factores que insinúan un cambio.

“ umbral es borde de luz, banda donde la luz cambia y se ausenta. Es un límite y como tal se señala en su significado, pero no un borde construido, solo insinuado. Es una señal de cambio de condiciones que aprovecha el hombre para delimitar espacios”

Jose alfonso Ballesteros _Metápolis

Estos umbrales, permiten experimentar la aproximación al anillo hípico a partir de un trabajo con el material constructivo y las formas orgánicas.

Figura 55: La pista vehicular como umbral hípico. Es un antecedente a la intervención que separa el flujo vehicular y genera en la zona inferior, uno de los espacios considerados por los aficionados como “la mayor belleza del Hipódromo” (Gaviria Pascual, 2015).



5.2.1. Los umbrales hípicos

Dentro del escenario de integrar a la ciudad con un recinto hípico, recreativo y natural, se plantean los umbrales hípicos.

Intersticios que median entre la ciudad y la naturaleza.

Donde la barrera generada por la pista de carreras trasciende para convertirse en la posibilidad de unir dos situaciones contrastantes.

Los umbrales hípicos insinúan con sus características este cambio, de la ciudad al prado a partir de espacios orgánicos que evocan a las formas de la naturaleza.

Por tanto, la luz, el sonido, el sonido y la temperatura son factores naturales que definen esta transición.

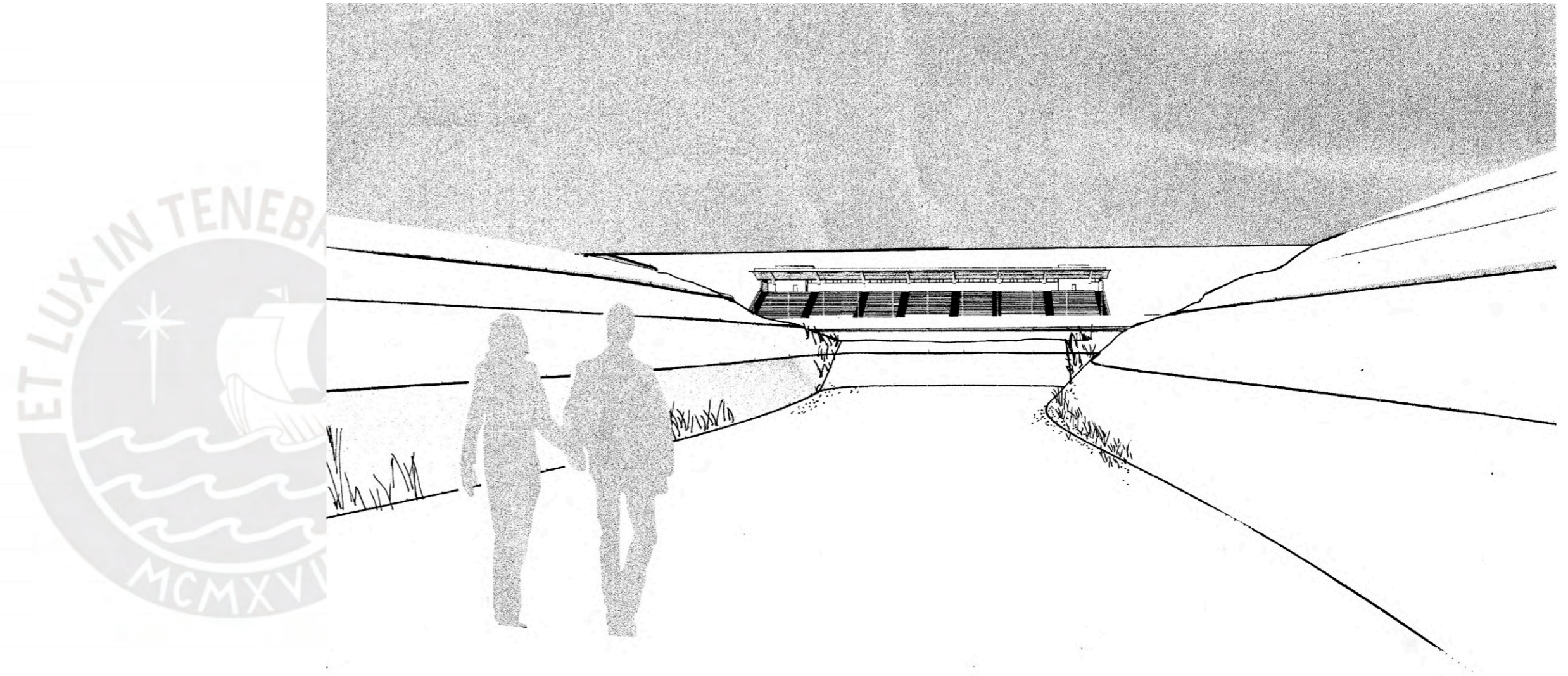


Figura 56: Propuesta de aproximación, entre el prado y la ciudad.

5.2.2. Objeto _ Una aproximación a las formas naturales

El objeto parte con la búsqueda de la aglomeración de la cáscara de arroz como una posibilidad de mejorar las propiedades de un material aglomerante. Sin embargo, este se concentra en la aproximación a lo natural a partir de la aplicación de la mezcla y su filtración sobre tramados metálicos diferentes, que permiten a la misma fuerza natural de la gravedad actuar sobre el aglomerado, con el fin de obtener formas orgánicas que suceden tras la caída de la masa aglomerante sobre la malla.

La “caverna”, se genera a partir de esta exploración. El mortero sigue su curso de acuerdo a la forma de la superficie en la que se aplica y sobre la cual se filtra de acuerdo a su porosidad. Esta aproximación a las formas orgánicas establece el vínculo principal entre objeto_arquitectura.

Se explora la experiencia de introducirse en una caverna a partir de la exploración de columnas y superficies trabajadas en el objeto.

El mortero se aplica de diferentes maneras, derivando en la formación de columnas geológicas y superficies cavernosas cargadas de estalactitas. Se trabaja en el tipo de superficie que permite generar una caída uniforme y consistente, buscando evocar a las formas orgánicas propias de la naturaleza.



Figura 57: Prueba de mezclas con cáscara de arroz, nuevas texturas.

Figura 58: Filtraciones de la masa sobre la malla por efectos de la gravedad.

Se realizaron cuatro aproximaciones. La primera consistió en mezcla de cáscara de arroz molida con concreto donde se demostró el trabajo de la mezcla en el relleno de una columna, demostrándose una mejor trabajabilidad en las superficies romboidales. La segunda comprendió un trabajo en superficies suspendidas con malla metálica hexagonal. El filtro permitía poder visualizar mejor el elemento de la cáscara de arroz. En tercer lugar, se trabajó con trama romboidal reforzada, y masa de yeso con cáscara de arroz, ocasionando una mejor aproximación a las formas orgánicas que suceden en cavernas. La cuarta, y última consiste en una aproximación al trabajo constructivo de estas piezas apoyándose en el concreto textil como posibilidad constructiva que controla la pérdida del material.

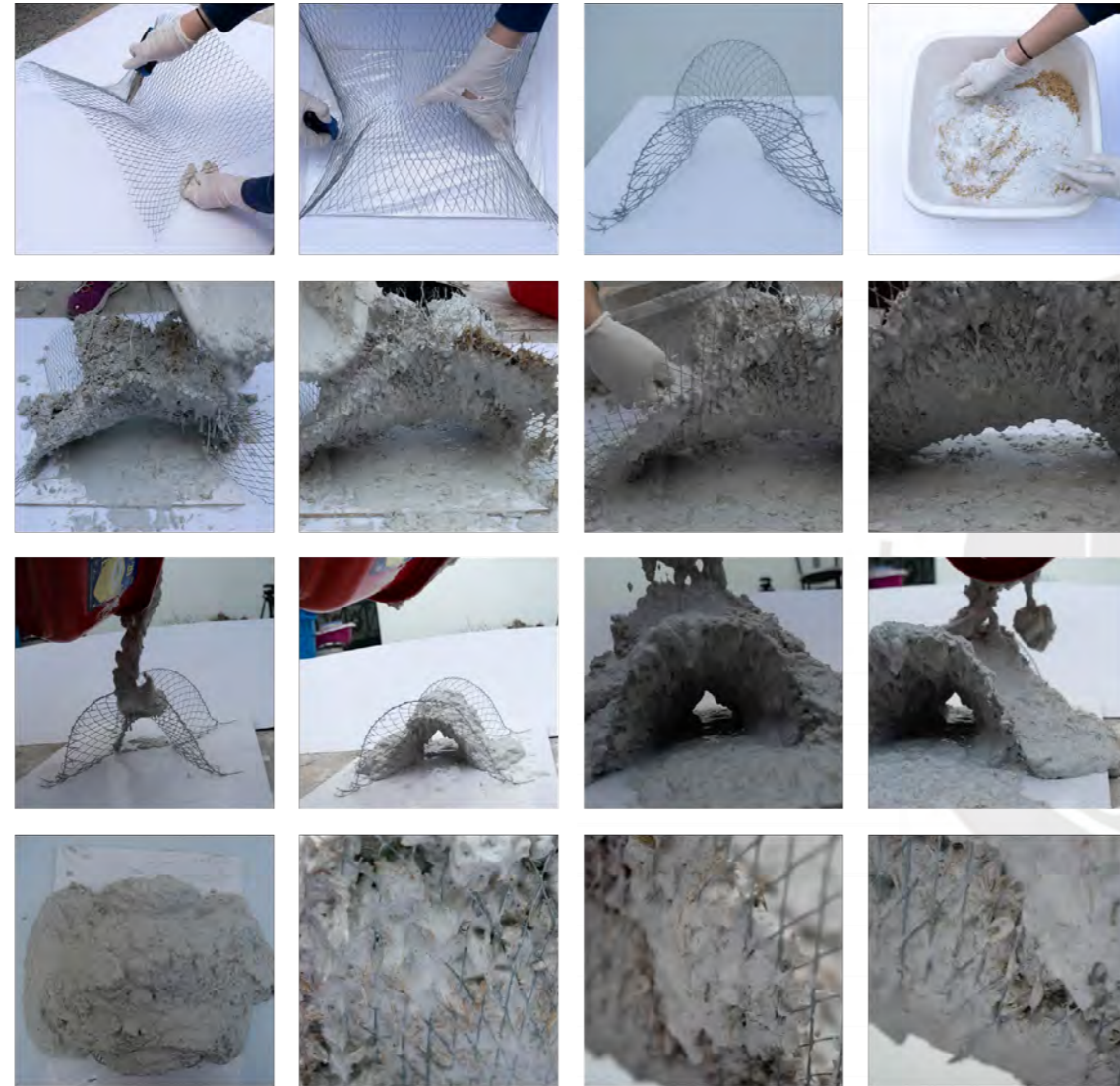


Figura 59: Trabajo del esqueleto metálico.



Figura 60: Trabajo en superficies.



Figura 61: El objeto caverna



Figura 62: Filtración con encofrado textil.

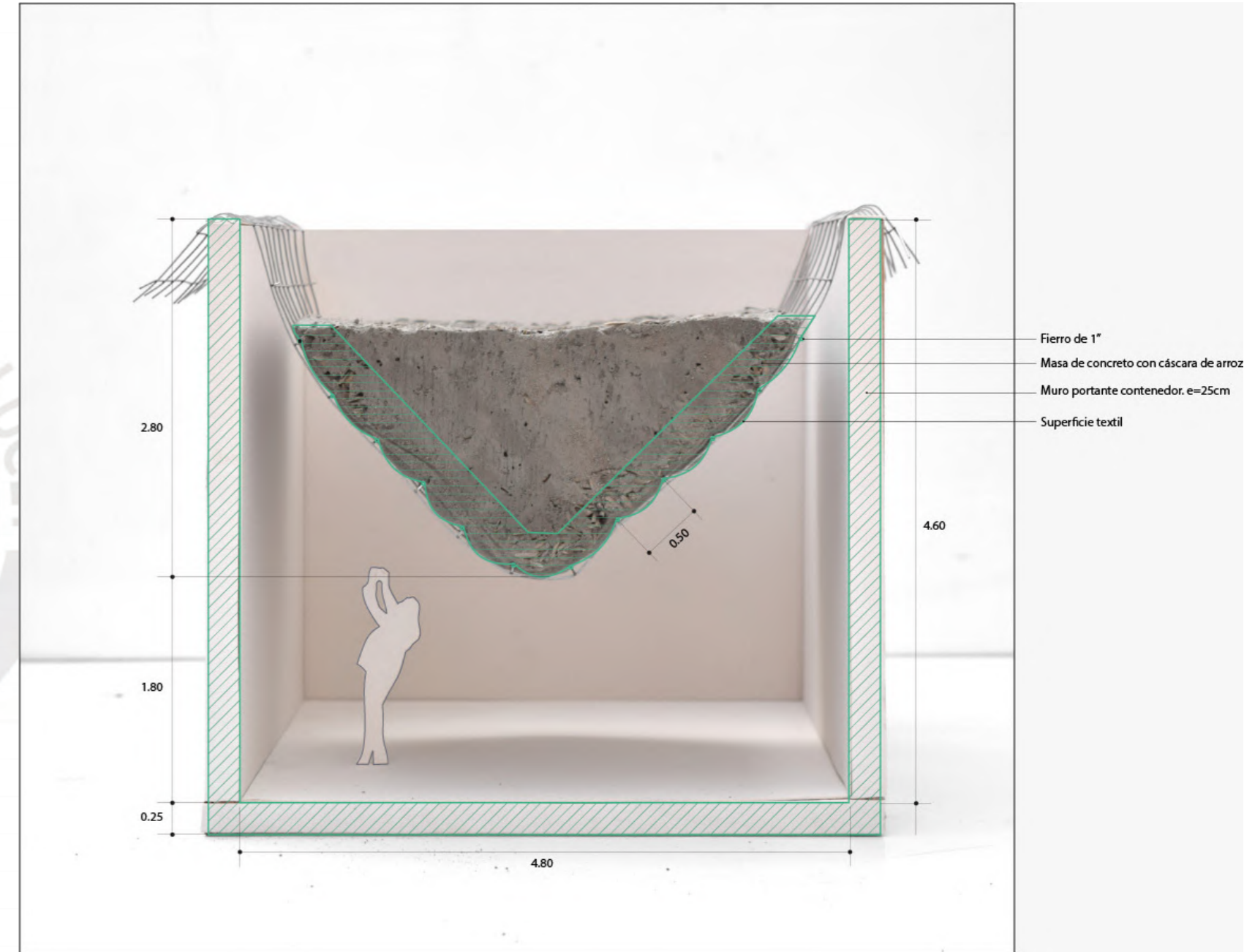


Figura 63: Técnica de almohadillado como posibilidad constructiva.



Figura 64: Topografía. 1960

5.2.3. Topografía

La propuesta propone intervenir en la pista desarrollando una operación que consiste en retirar secciones inferiores de tierra para generar umbrales que conecten con el anillo hípico.

Los umbrales se configuran como una experiencia de paseo. En sus extremos se ubican espacios públicos importantes. Se configura como recorrido techado por una superficie cavernosa a partir

de los mismos pilares sumergidos en la tierra. Algunos tienen espacialidades más grandes y están caracterizados por la aparición de programas que dinamizan el espacio permitiendo activar dichos intersticios.

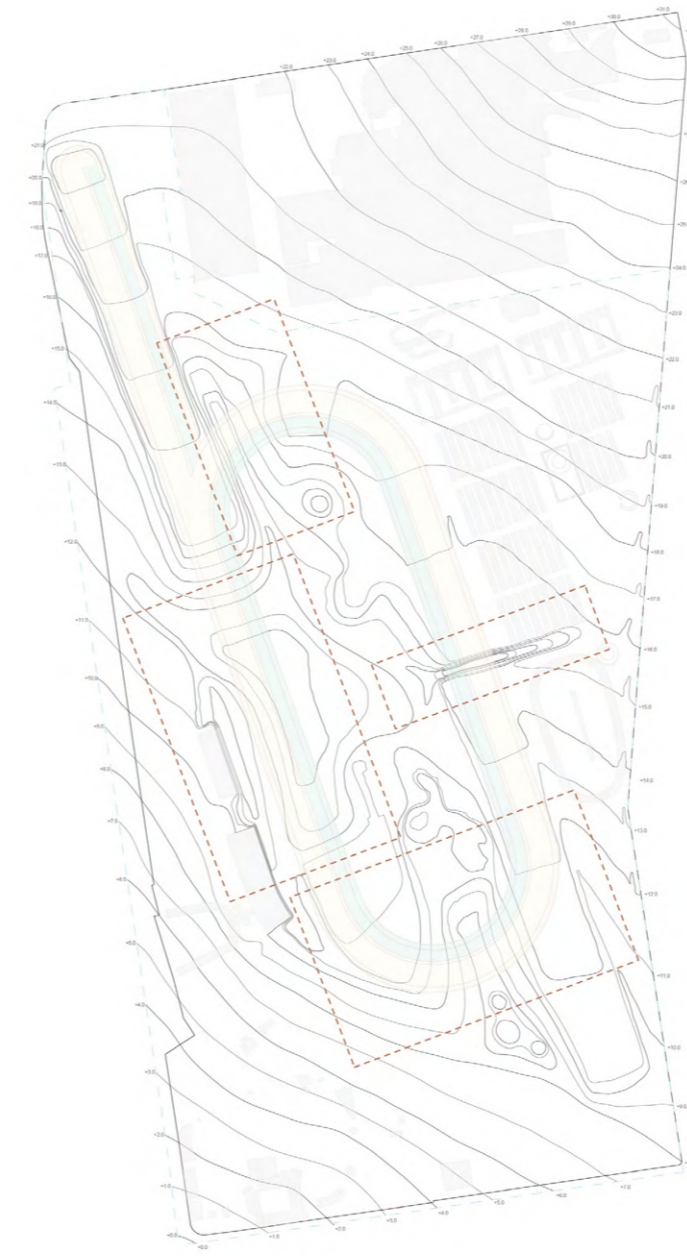
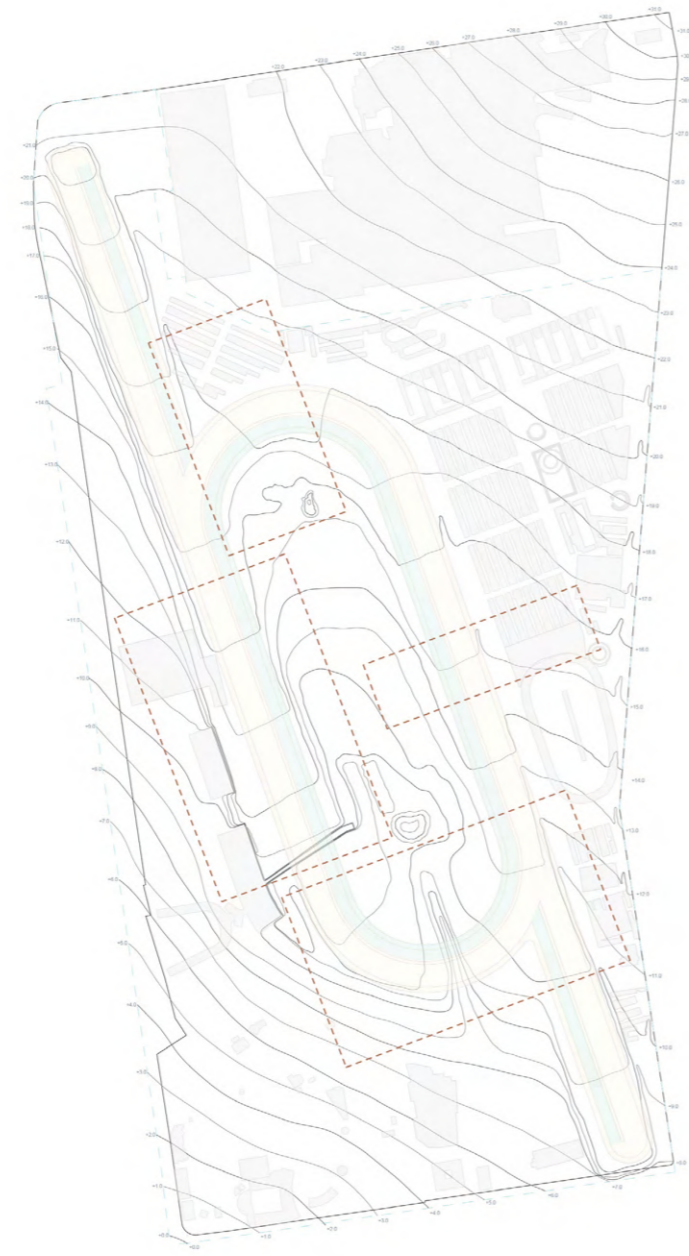
La intervención establece dos tipologías de umbrales ubicados según la estrategia de conexión con los accesos principales del nuevo parque metropolitano.



Figura 65: Atmósferas. Exploraciones de umbrales Entradas y salidas

Los umbrales de estancia son aquellos de mayor escala y están caracterizados por la aparición de un programa que dinamiza el espacio y permite permanecer durante más tiempo en estos intersticios. Se manifiesta a manera de un bosque de pilares que sostienen la pista.





Se separa la circulación equina permitiendo proponer una mayor cantidad de área pública en un primer nivel que atraviesa gradualmente y se incorpora al anillo el cual a su vez se encuentra en una cota inferior.

Figura 66: Topografía, intención y exploraciones

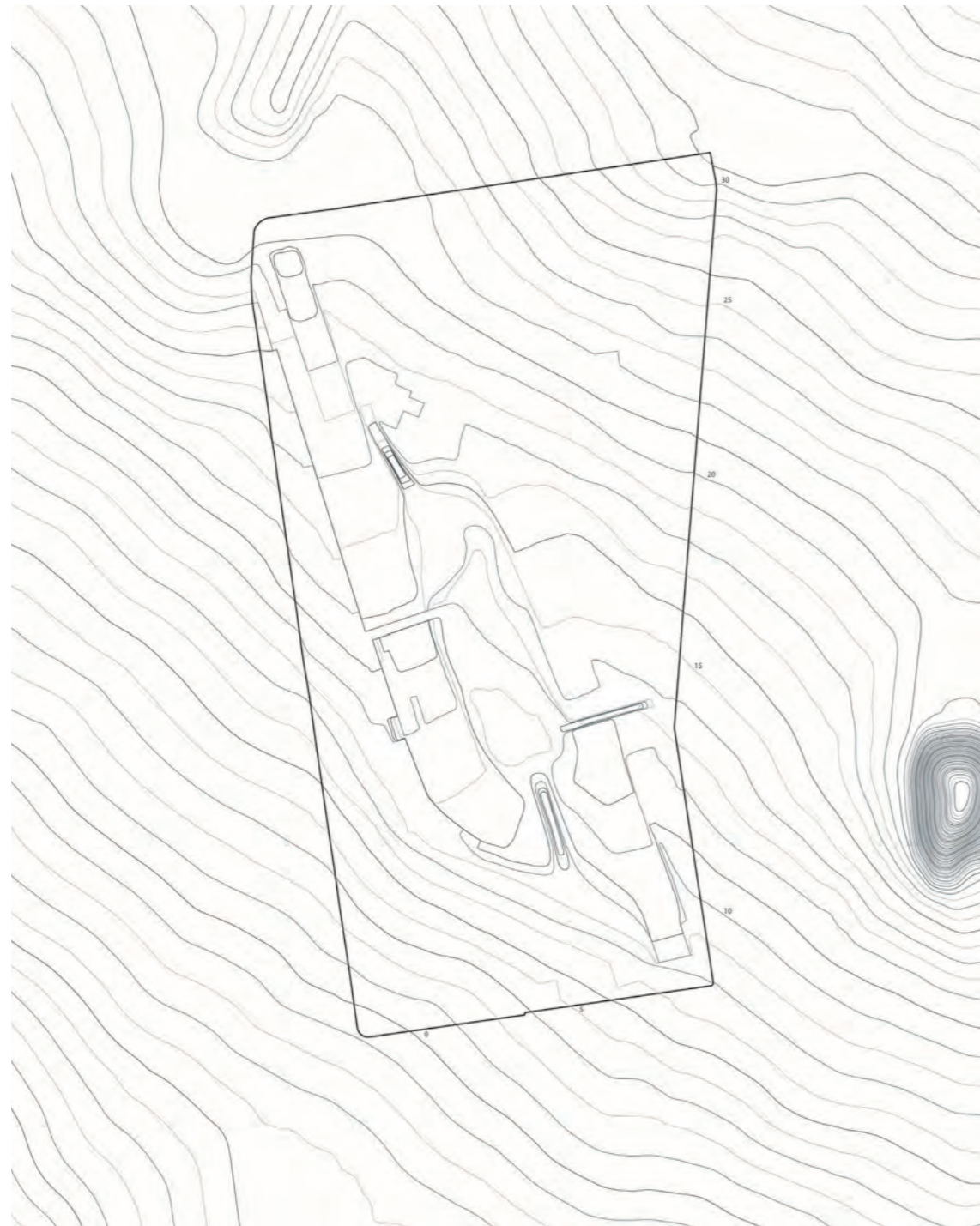
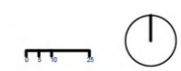
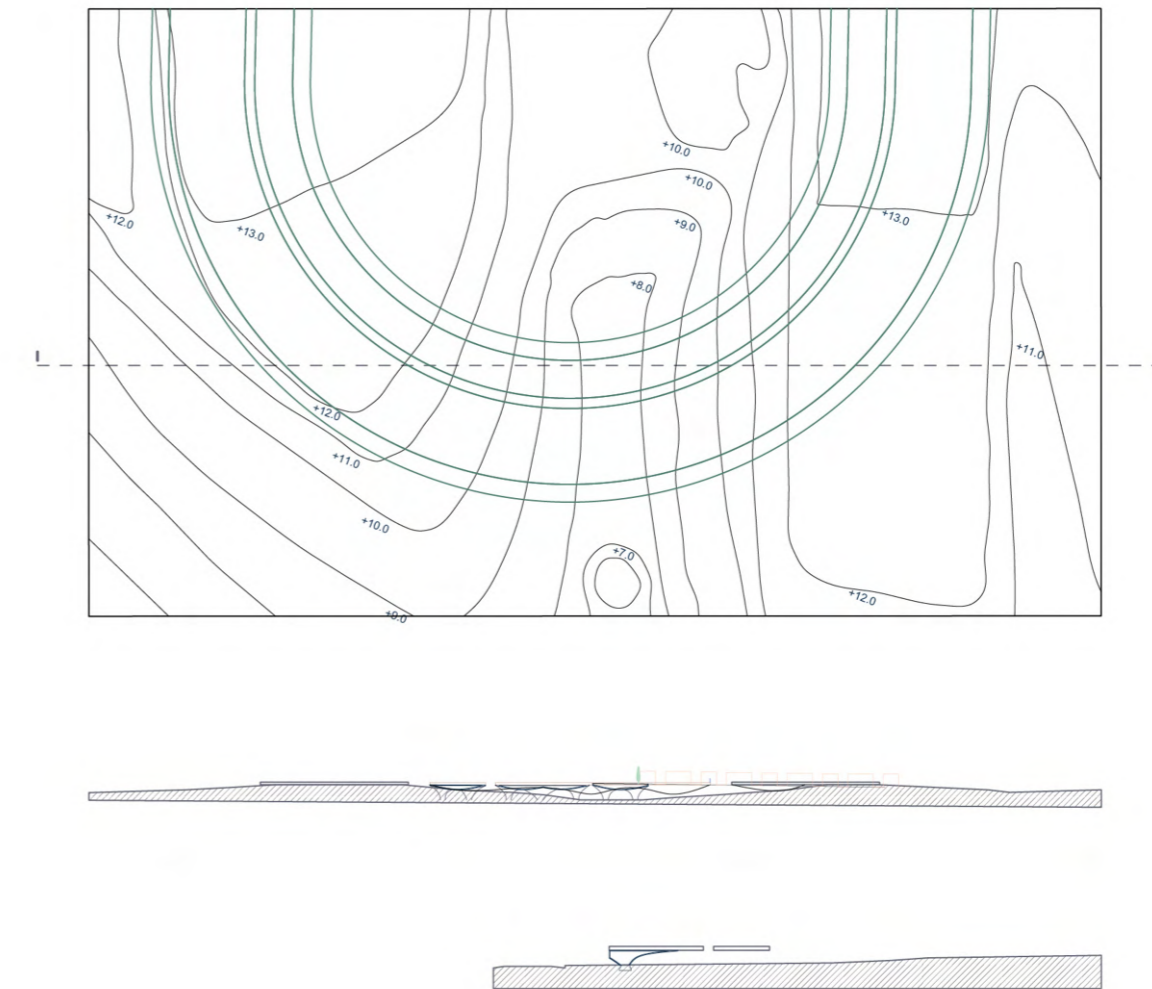


Figura 67: Propuesta final



Figura 68: Trabajo en sector 1.



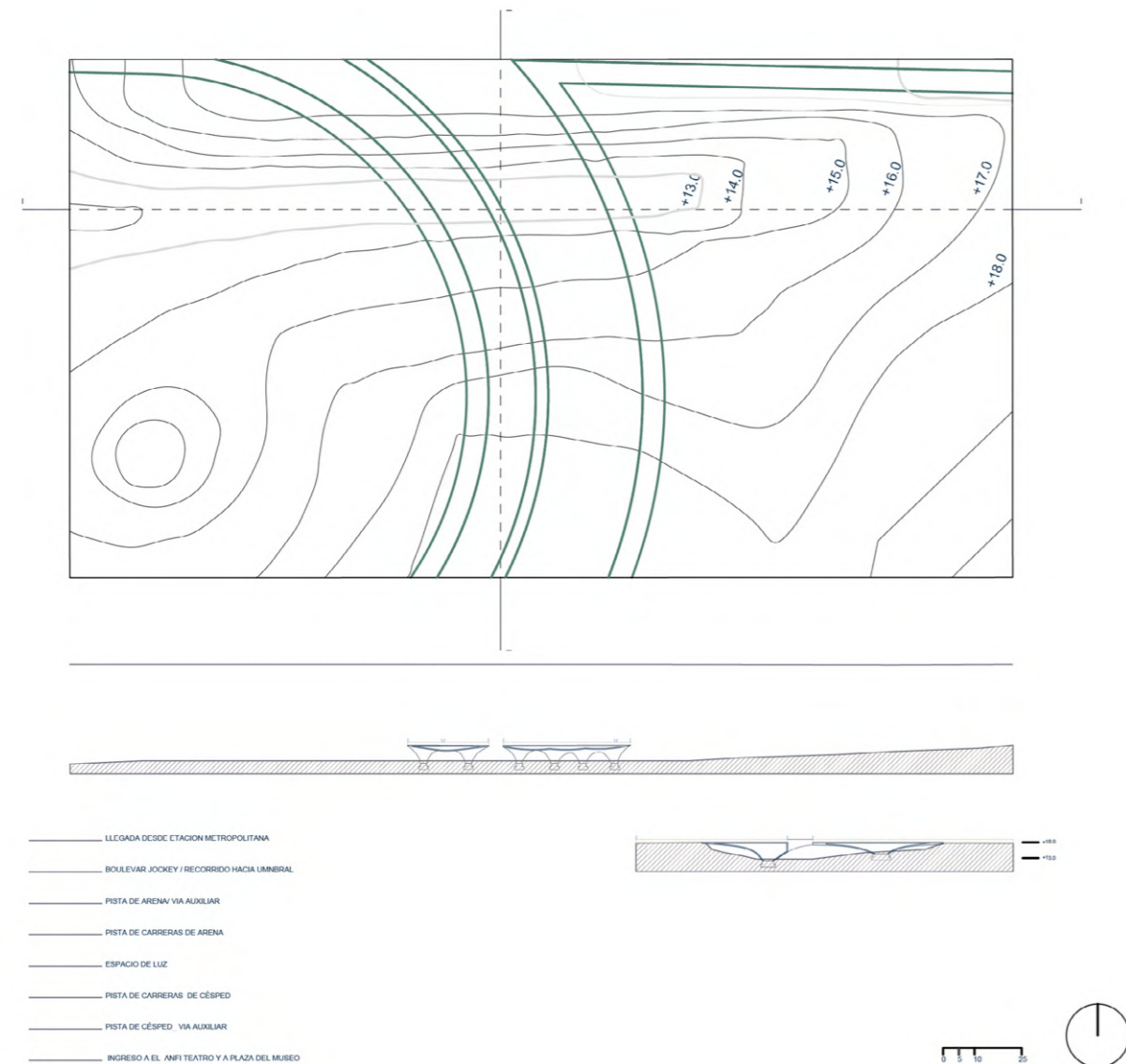


Figura 69: Trabajo en sector 2.

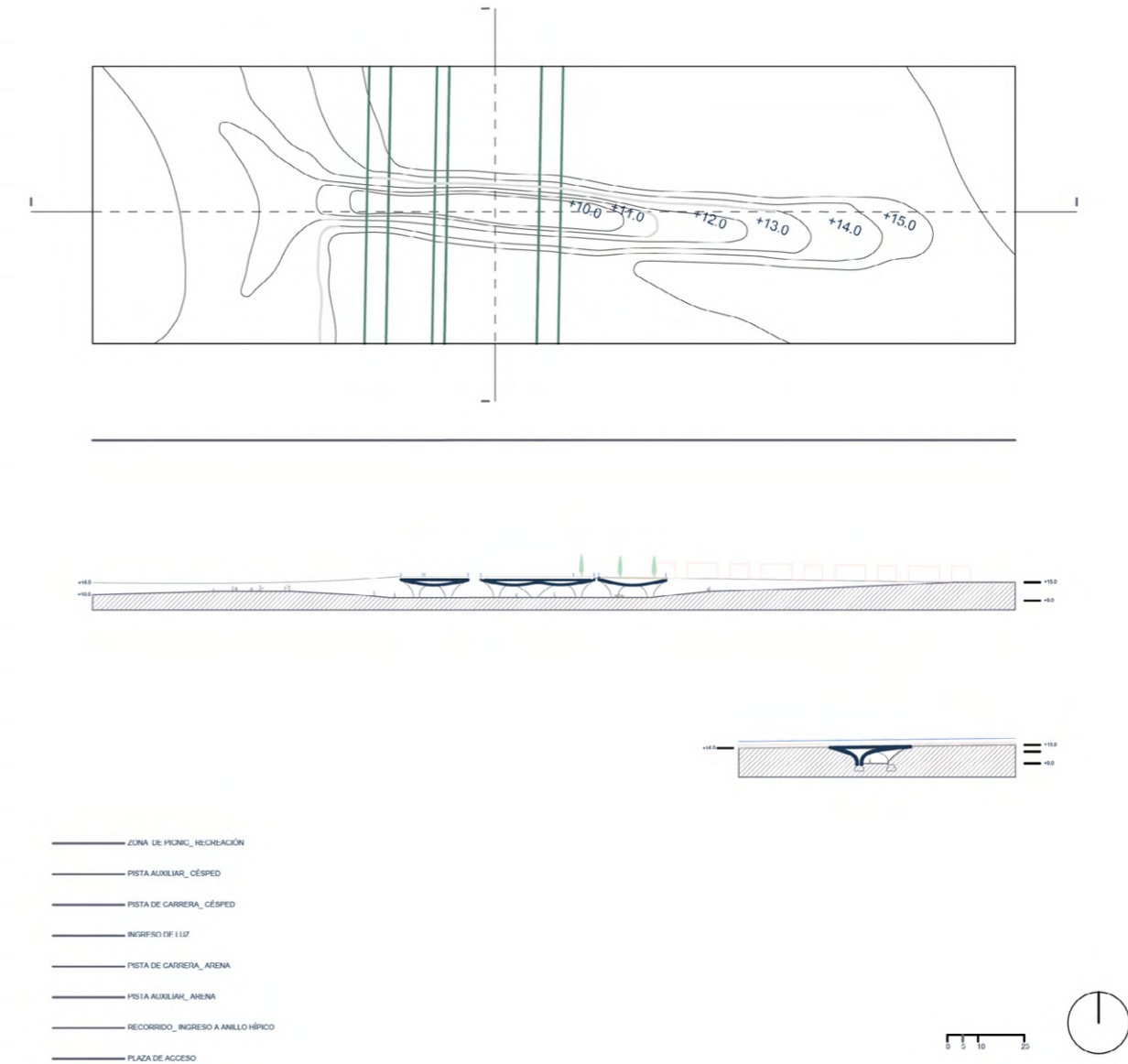


Figura 70: Trabajo en sector 3. Umbrales_paseo.

5.2.4. Proceso Constructivo

1. Se retira la tierra en los sectores de trabajo.
2. Después de haber realizado el trabajo topográfico del proyecto se genera una trama romboidal en la proyección de la pista, cada 10 metros para la ubicación de las cimentaciones de puntos estructurales de la pista.

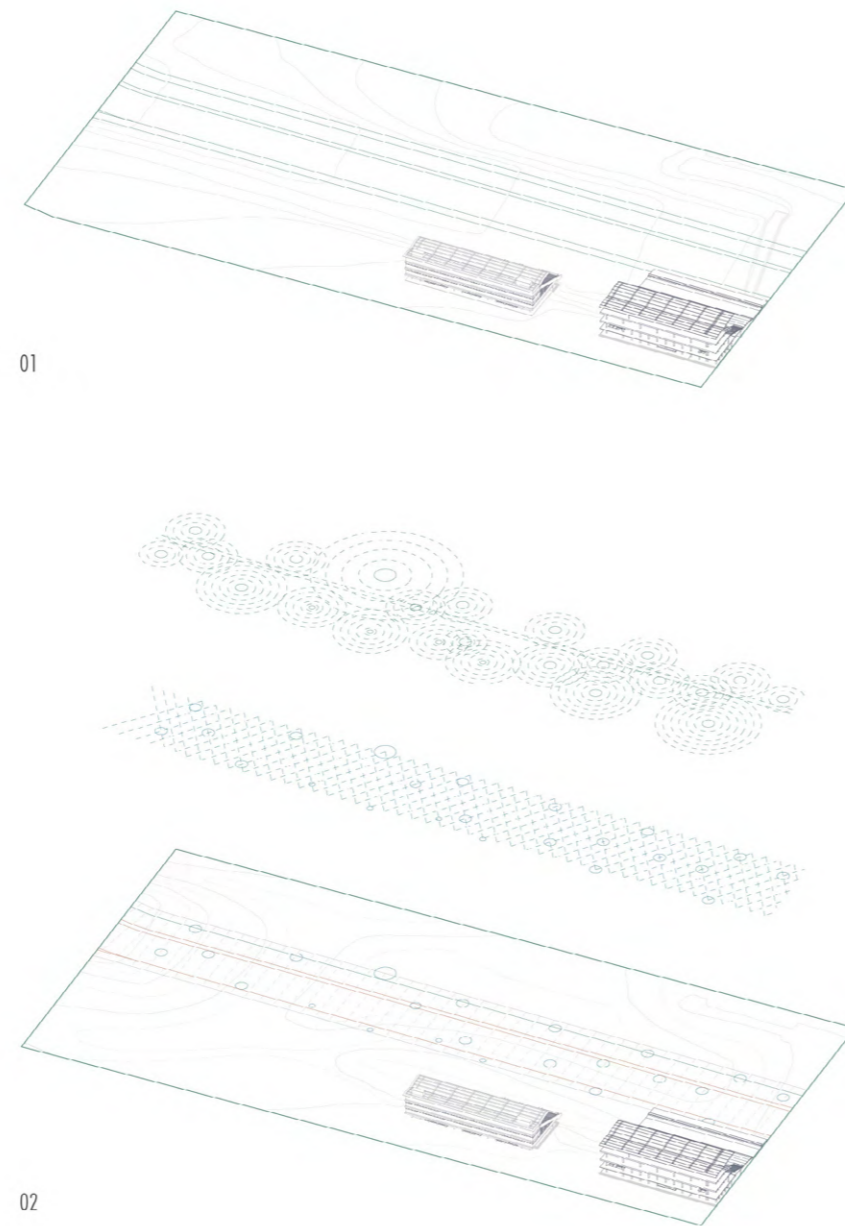


Figura 71: Proceso Constructivo. Pasos 1 y 2

3. Se coloca la estructura metálica (esqueleto), la cual puede haber sido trabajada previamente o in situ, según la forma estudiada (estructuras con formas hiperbólicas, dispuestas bajo la composición de una trama romboidal reforzada).
4. Se coloca un encofrado textil en la cara interior de la estructura para controlar la caída del concreto y generar el almohadillado.

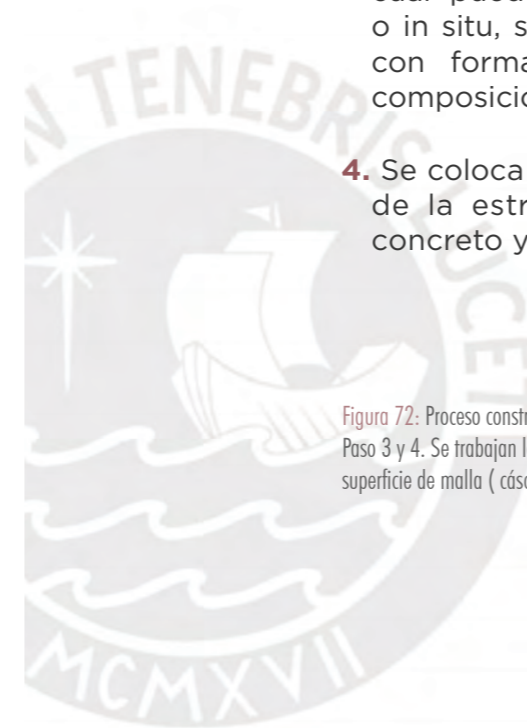
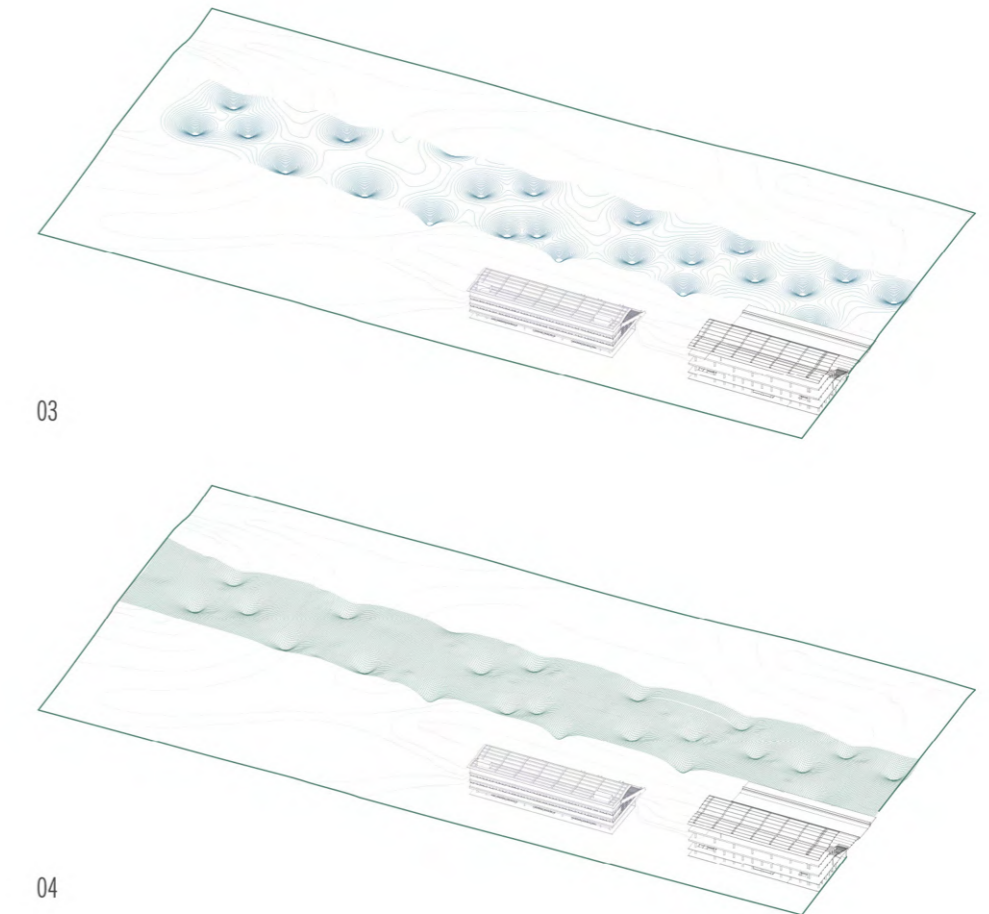
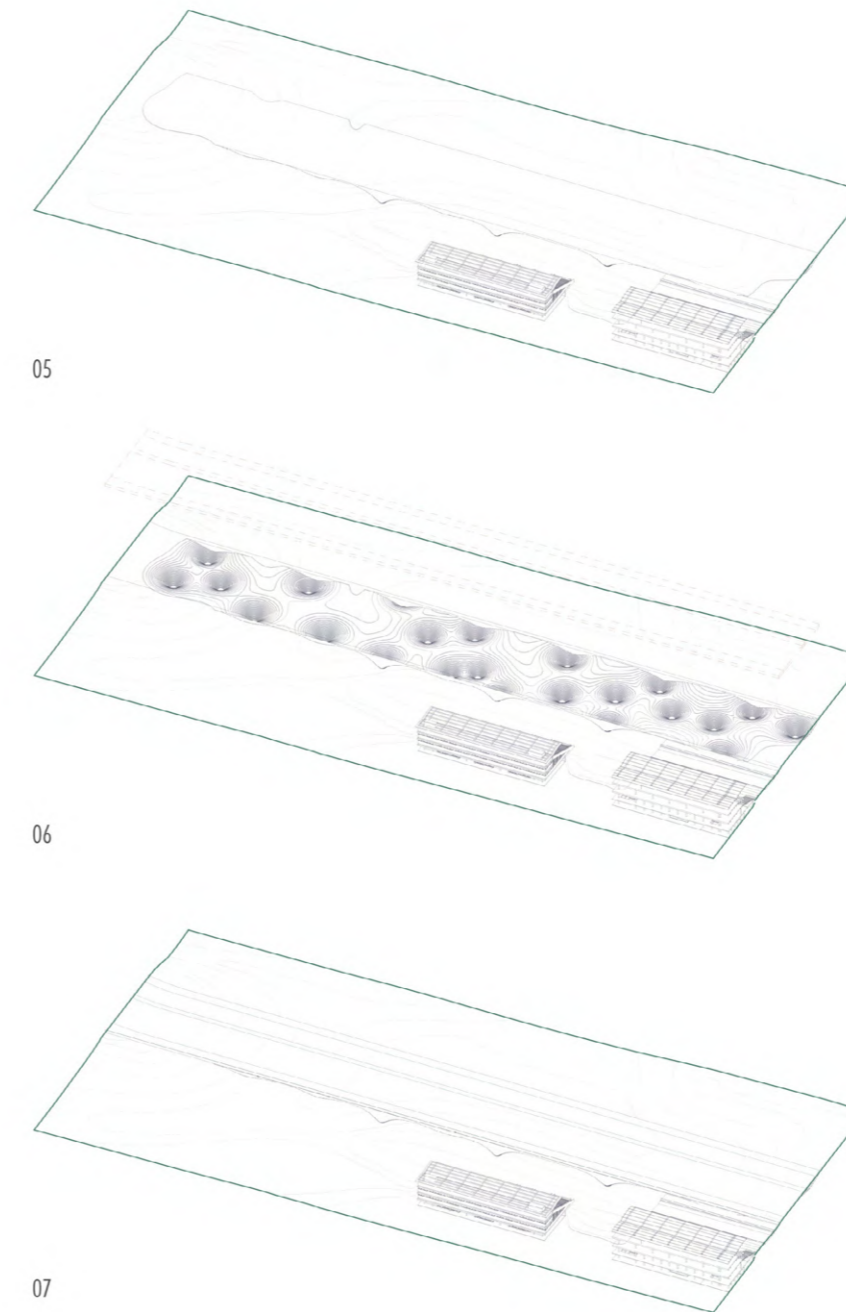


Figura 72: Proceso constructivo del esqueleto. Paso 3 y 4. Se trabajan los pilares como una superficie de malla (cáscara).



5. Se controla el encofrado de la cara superior a partir de la generación de vacíos en los interiores de los pilares. Los cuales tienen un relleno de tierra o cáscara de arroz para aislar el sonido.
6. Se realiza el amarre del esqueleto de fierro con la losa superior que une las cotas de la sección de pista cortada.
7. Posteriormente se complementa la superficie superior con las capas de grava, rejilla y arena propias de la pista de carreras.

Figura 73: Proceso constructivo. Paso 5,6 y 7





Capítulo

06

**Del hipódromo de Monterrico al
parque hípico metropolitano**



6.1. Fases de desarrollo

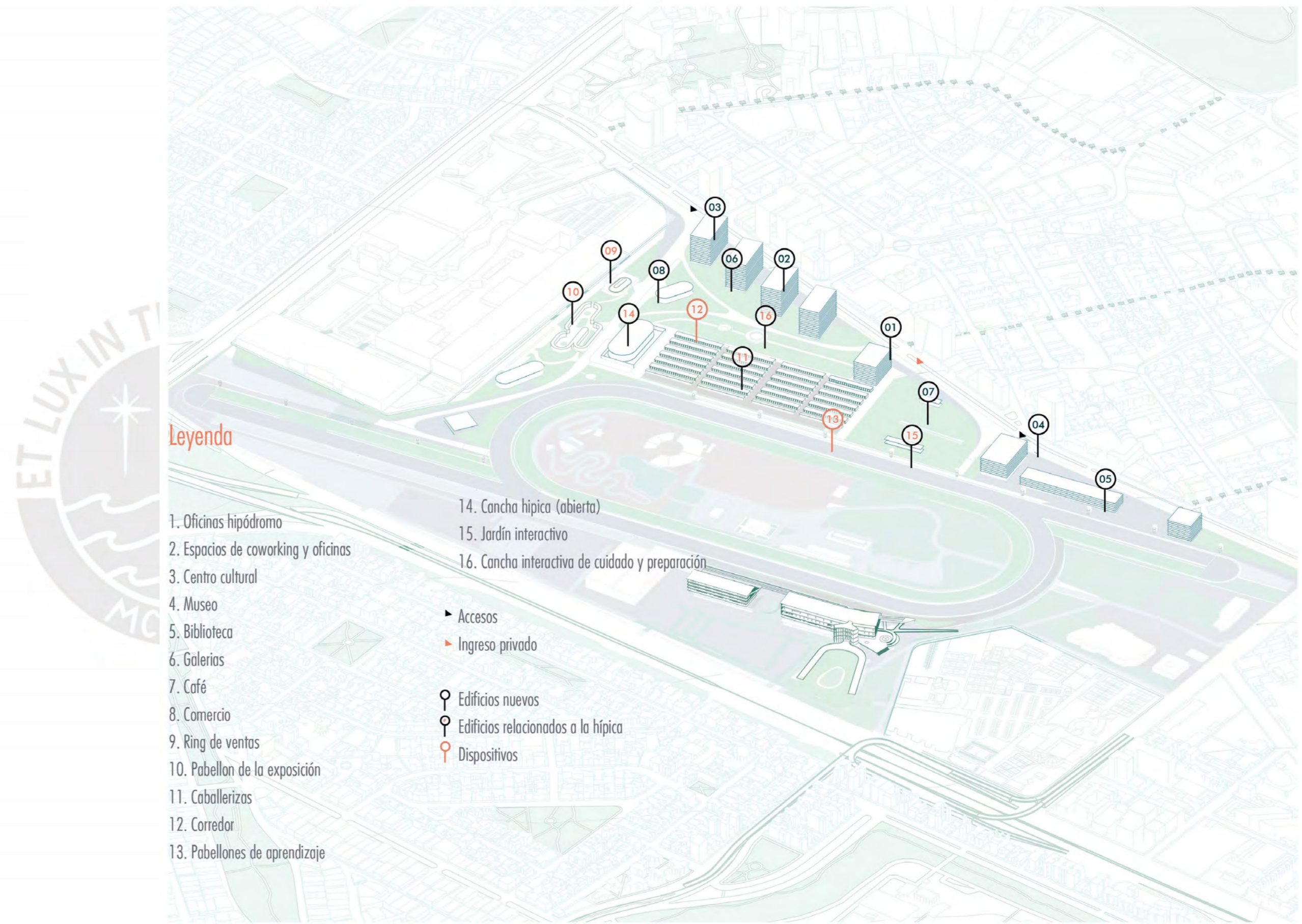
El proyecto toma como partido la permanencia del hipódromo, no obstante, se reconoce la necesidad de reconfigurar el recinto para su adaptación a la ciudad. En su proceso de adaptación el proyecto plantea una secuencia de fases de desarrollo, de manera tal que más allá de la hípica el escenario hípico se propone como oportunidad para otra serie de usos y programas para la ciudad que puedan funcionar a la par del mismo.

6.1.1. Parque ciudadano

Se trata de traer la ciudad a los bordes del anillo hípico. Y por tanto captar la población flotante que se maneja en la avenida Olguin. Se busca equipar el borde con espacios que necesita la ciudad. Sobre todo, para los actores más importantes que configuran el imaginario de la avenida Manuel Olguin como son, los estudiantes, los compradores y las personas que trabajan en los edificios de oficinas de dicha vía.

Se tratan de diferentes tipos de equipamientos culturales y educativos conectados principalmente por el corredor verde que entregaría el hipódromo a la ciudad como propuesta a una movilidad alternativa a lo largo de la avenida Manuel Olguin y permitiría conectar las universidades, los colegios y los centros comerciales cercanos.

Figura 74: Fase 1.

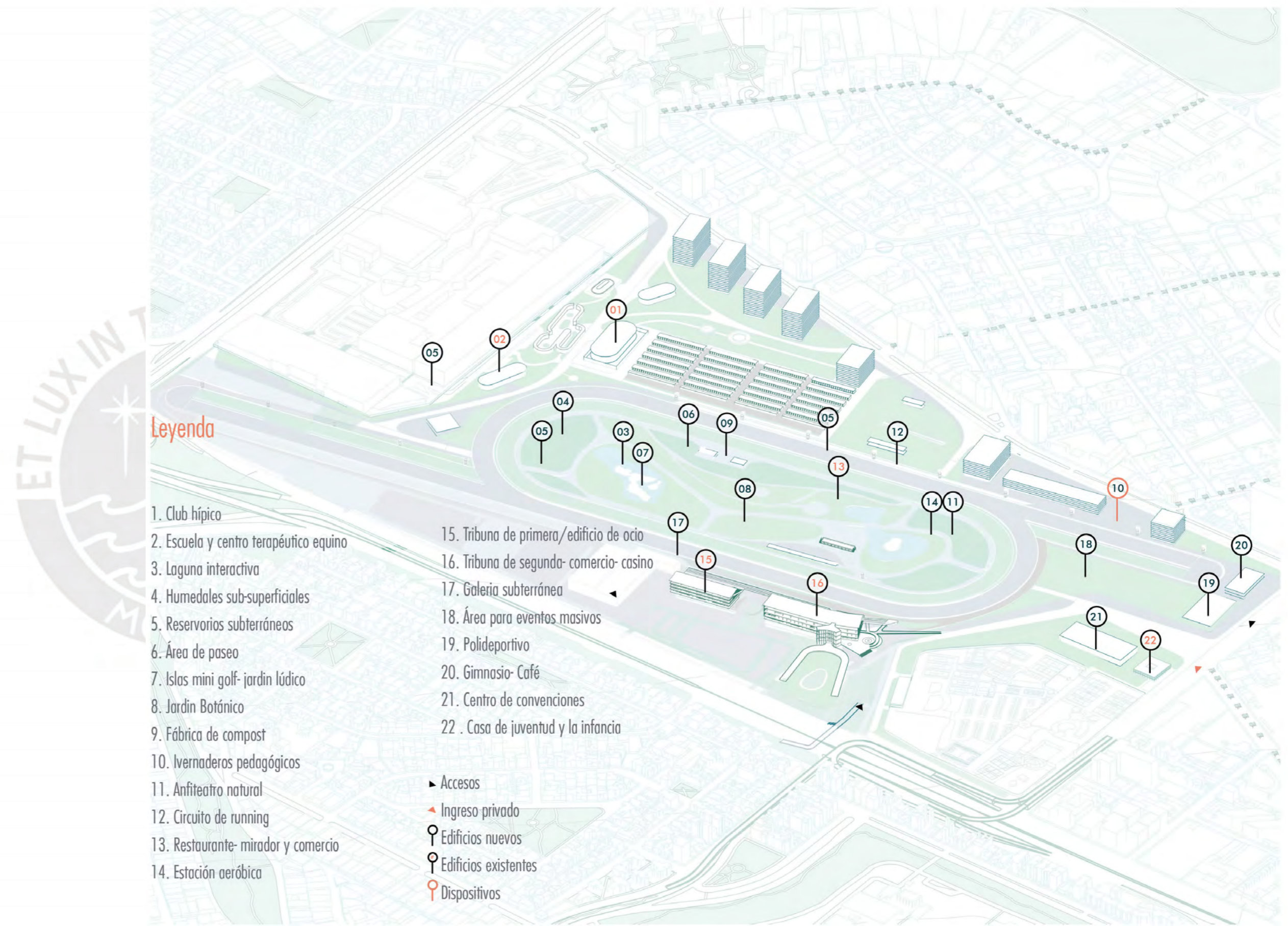


6.1.2. Parque hípico

Se trata de traer la ciudad hacia el interior del anillo interior. Se generan los siguientes accesos que atraviesan la pista de carreras. En esta fase se desarrolla la consolidación del anillo hípico como gran escenario natural abasteciendo de área verde y espacios para equipamiento educativo, recreativo y cultural. En esta fase se consolida el trabajo de la hípica con propuestas interactivas con los animales que en su rutina se encuentran dispersos en el interior. La pista de carreras funciona como límite amortiguador a esta naturaleza.

La propuesta de los umbrales no solo tiene un carácter funcional, si no también cuentan con propuestas museográficas o interactivas con el paisaje. De manera que se generan circulaciones activas e iluminadas para momentos tardíos del día.

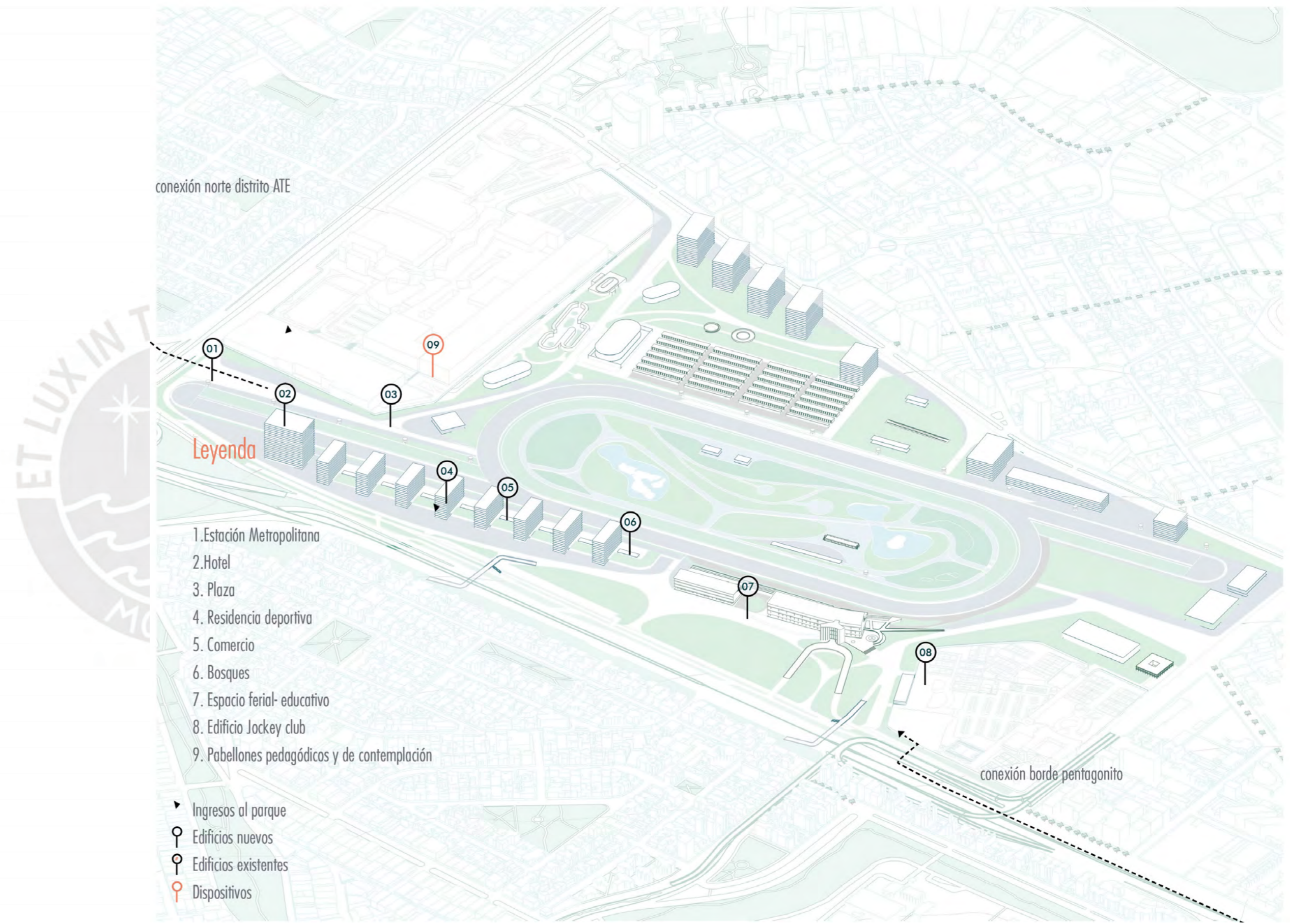
Figura 75: Fase 2



6.1.3. Parque metropolitano

Es una fase posterior, la cual funciona a partir de la implementación de la estación metropolitana proveniente de la línea 4. Esta estación se propone en la parte norte del recinto una vez que las concesiones del hipódromo hayan concluido su tiempo de alquiler. Por tanto, surge en el momento en el cual se da por terminada la concesión de las demás parcelas. La apuesta además reconoce la necesidad de definir el borde o este de la manzana, para configurar conexiones metropolitanas entre la estación metropolitana, el Jockey Plaza, las tribunas del Hipódromo y el Jockey Club. Puntos importantes de atractivos metropolitanos. En esta fase se proponen puentes de conexión para poder llegar a otros equipamientos metropolitanos como son el Pentagonito y el parque lineal Canal de Surco y con ello asegurar una continuidad urbana entre los distritos cercanos.

Figura 76: Fase 3



6.2. Master plan

En el año 2022 el Hipódromo de Monterrico se encuentra en el centro de la ciudad, no obstante, no será más un espacio que divida la metrópoli si no que se convertirá en una oportunidad para la ciudad. Desde el concepto “pradera urbana” atiende una de las principales carencias de la ciudad: los espacios verdes y públicos como espacios de refugio, sanación y disfrute; en un contexto de contaminación sonora y del aire, en especial en el contexto de pandemia que vivimos en la actualidad.

Figura 77: Master plan.



6.3. Enfoques de trabajo

6.3.1. Metrópolis continua

La transformación de la manzana implica una disolución de las barreras. Repensar la manzana como oportunidad para la ciudad significa establecer las estrategias de una nueva lectura de la metrópoli desde un plano integral.

Es por ello que Metrópolis continua está basado en las estrategias que permitan que la manzana sirva a la ciudad, y tienda los puentes y conexiones entre los atractivos metropolitanos y entre el nuevo espacio verde generado en su interior. Se deshace la isla que actualmente significa la manzana hípica y se vuelve a deshacer una vez más la isla que físicamente representa el anillo hípico. A partir de la oportunidad que tendrá el hipódromo con la nueva estación metropolitana pensada en el cruce de Javier Prado con el Trébol se generarán los nuevos flujos que servirán a una ciudad integrada.

Figura 79: Vista plaza de la cultura
Ilustración: Gianina Rocca colaboración con
Claudia Ruiz Maldonado



Reconfigurar el escenario hípico

Para poder generar continuidad peatonal es necesario repensar el escenario laboral, para dar espacio y lugar a posibles conexiones. El proyecto reduce el escenario actual a fin de entender un nuevo límite que permita dar pie a nuevos espacios de amortiguación entre la ciudad y la hípica.

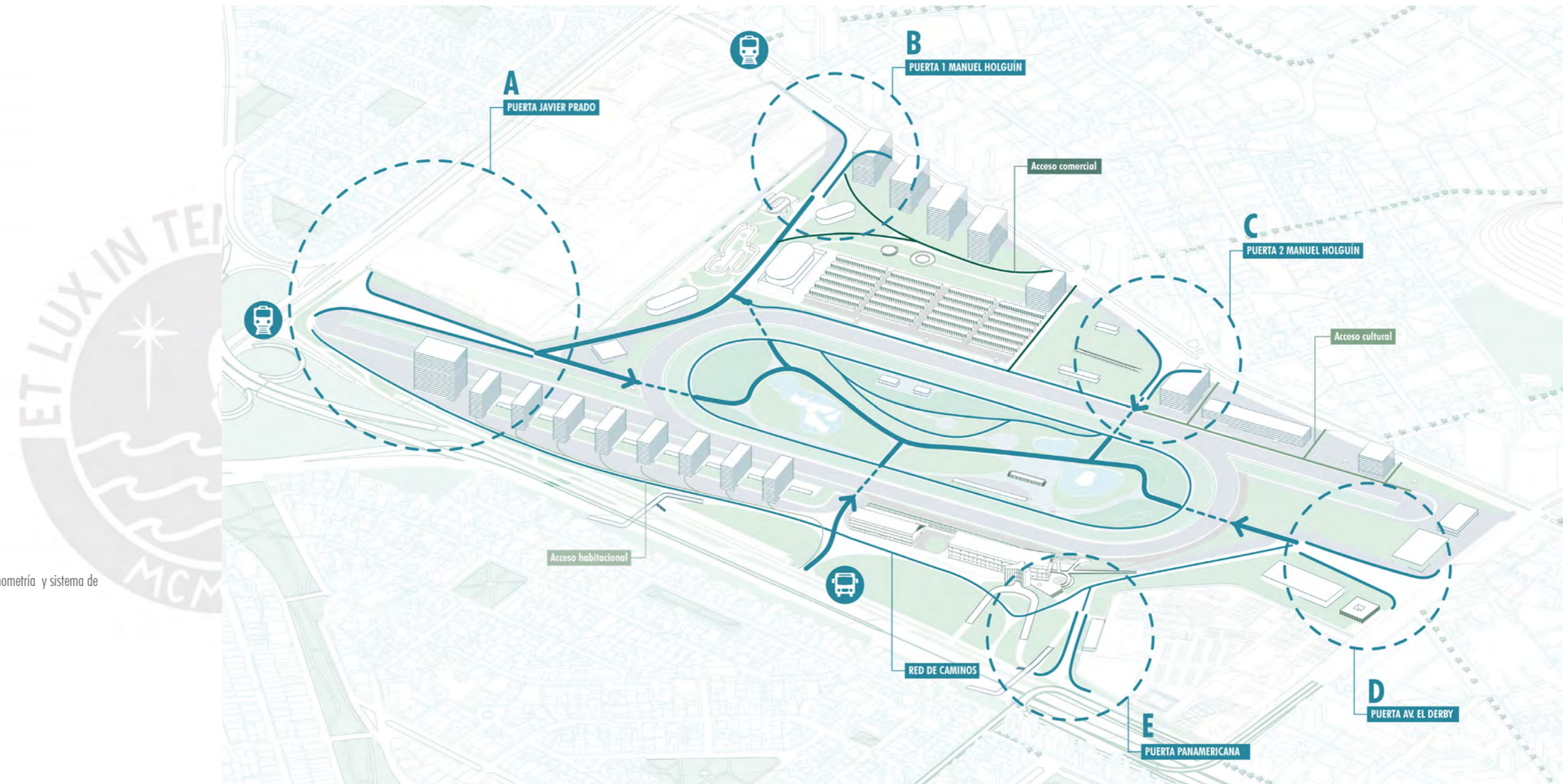
Conectar la hípica con la ciudad

A partir de la comprensión de los flujos, principales accesos y sistema de movilidad, se consolidan los principales ingresos al nuevo parque. Conectando los principales equipamientos hípicos a la ciudad, integramos las actividades al flujo de las personas, a las rutinas, al día a día. Es por ello, que se establecen puertas, accesos y red de caminos internos que conectan hacia el interior de la manzana.

Permeabilizar la manzana y la pista de carreras.

Se retiran los muros de la manzana y se establecen bordes amables con la ciudad que reivindiquen la presencia del peatón, permitan la generación de corredores verdes y generen una conexión con otros equipamientos situados en los bordes de la manzana. Por otro lado se establecen conexiones puntuales subterráneas en la gran pista de carreras, la cual es una gran barrera natural dado la densidad de los materiales que la componen (entre 90 a 1.50 cm de espesor de arena, grava y geotextil) y por tanto su mantenimiento. La condición de esta pista de carreras no permite que sea posible su uso a nivel. Para poder generar continuidad la permeabilización se da principalmente en las puertas y accesos importantes de la manzana conectando los equipamientos internos con los externos en una red de caminos.

Figura 78: Axonometría y sistema de conexiones.



6.3.3. Patrimonio activo

Hoy en día el hipódromo se encuentra en el corazón de la ciudad, es por ello que este alberga la mayor cantidad de escenarios temporales en la ciudad, desde pequeñas ferias hasta monumentales conciertos. Estos escenarios permiten activar el lugar. Generando un centralidad recreativa - cultural, que mantienen el escenario hípico actualmente.

Por si sola la hípica no podría sobrevivir sin estos equipamientos temporales, por lo cual la propuesta de patrimonio activo responde a una necesidad del hipódromo, para convertirse en un lugar activo no solo en los escenarios al aire libre que quedan en el complejo y son alquilados, si no desde sí mismo, desde el mismo complejo con sus diferentes equipamientos abiertos cerrados. De esta manera se desarrolla como un complejo lleno de equipamientos de diferentes escalas con oportunidades para la ciudad.

Figura 80: Axonometría plazas, edificios y equipamientos propuestos. Elaboración: Gianina Rocca



Rehabilitar

Llegada la posibilidad de conexión con la ciudad se busca devolver el uso hípico de algunos edificios emblemáticos sobre todo aquellos con valor arquitectónico como son la tribuna de segunda, hoy en día un depósito sin valor amenazado con otros usos que favorecen una pronta desaparición.

Reprogramar

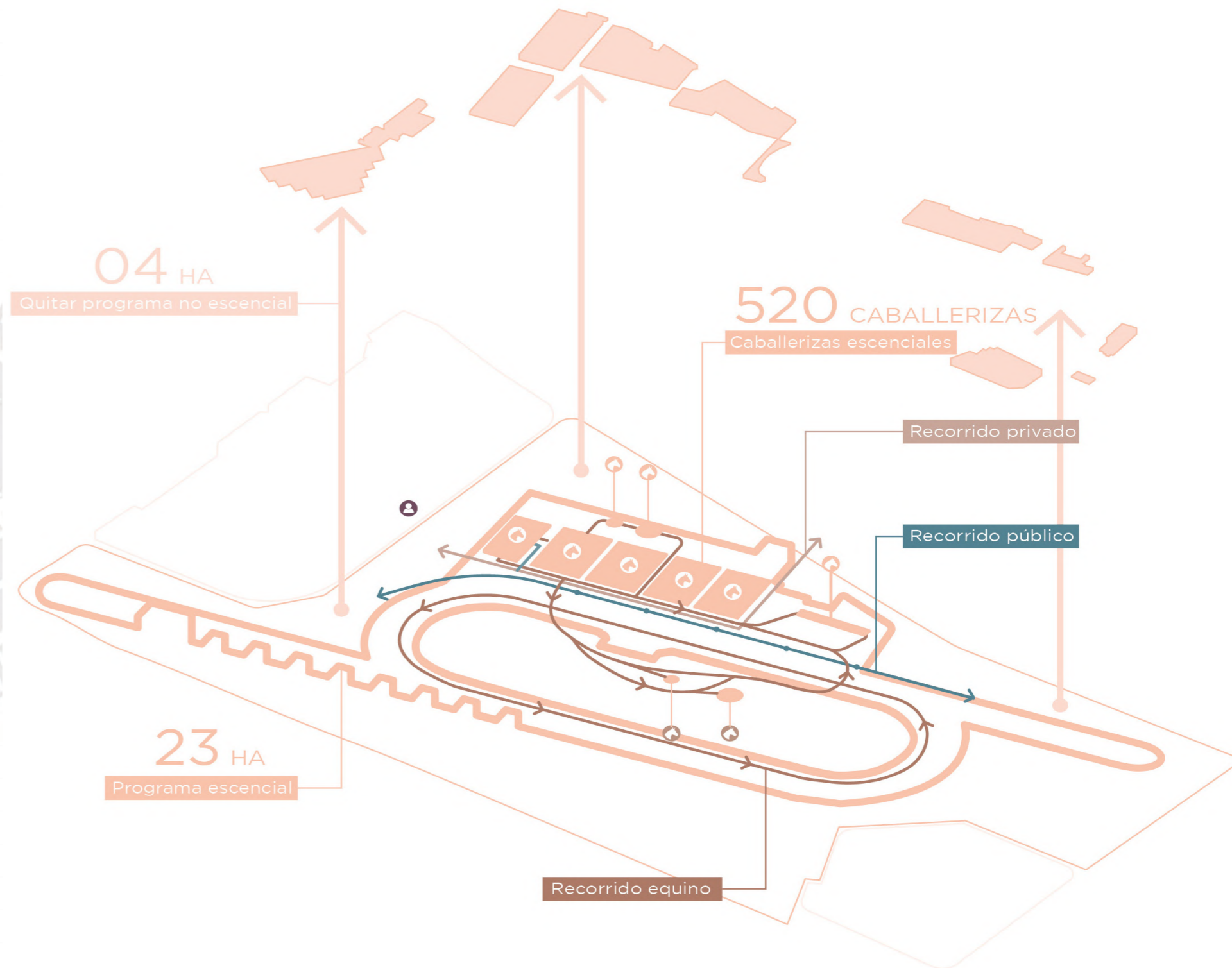
Los edificios que no son usados para la hípica adquieren otros usos generando diferentes tipos de economías y equipamientos según sus bordes. De esta manera algunas infraestructuras de valor de les otorga un nuevo uso generando una amplia cartera de servicios y activando la zona, generando mayor flujo de personas y seguridad.

Complementar

El proyecto genera en los nuevos espacios entre la hípica y la ciudad nuevos edificios que complementan las actividades hípcas con otras disciplinas relacionadas a la carrera de caballo como son la doma, la equitación, equinoterapia, y escuela de jinetes, de manera tal que amplía su cartera de servicios en ejes que se relacionan con la ciudad. Asimismo también cuenta con nuevos edificios insertos en la manzana que dan viabilidad a la hípica y que complementan las necesidades de la ciudad. Se generan espacios de coworking, culturales, deportivos y recreacionales según la relación con su borde.



Figura : Vista camino a la tribuna.
Ilustración. Ilustración: Gianina Rocca
colaboración con Claudia Ruiz Maldonado



6.3.2. Paisaje pradera

El hipódromo de Monterrico cuenta con un aproximado de 70% de área libre. Parte de sus elementos como son sus pistas de carreras presentan una atmósfera natural que permite la contemplación, el descanso y el entretenimiento.

El paisaje pradera se concentra en el corazón de la manzana y por tanto en las casi 18 hectáreas que contiene. Se trata de un espacio natural donde se refuerza los vínculos entre el hombre con elementos de la naturaleza. Sin salir de la ciudad el peatón es ahora parte de un lugar natural. De esta manera los demás equipamientos que sirven a la ciudad se ubican alrededor de la pista.

El paisaje pradera es la apuesta y legado del hipódromo a la ciudad como un escenario para la biodiversidad.



Figura 81: Planta anillo hípico con especies vegetales.

Regenerar

El proyecto parte de la regeneración del espacio degradado y gestión hídrica y de residuos para la generación de un nuevo espacio verde autosostenible para la ciudad. Es por ello que se implementa un sistema hídrico interno a partir de los nuevos edificios implementados y se busca generar programas de manejo y gestión de residuos que beneficien el desarrollo del parque y generen una fuente de economía.

Recuperar

El proyecto se orienta a convertirse en un núcleo verde articulador es por ello que se busca recuperar el espacio público y por tanto la memoria en cuanto a los escenarios de paisaje que un hipódromo puede ofrecer como oportunidades para la ciudad en tiempo de post pandemia. Recuperar la memoria intangible paisajística a partir de las cualidades espaciales conocidas y generar una posibilidad de diálogo con la ciudad a partir de la experiencia del paisaje.



6.4. ¿Qué va a crecer aquí?

El proyecto busca consolidarse como un lugar que sirva a la ciudad pero que a su vez permita entablar una relación de armonía con la hípica. Estableciendo un núcleo que fomente la biodiversidad. La selección de especies se hizo respetando posibilidades de regadío, el proceso de diseño contempló zonificaciones para las especies de manera que se permita generar un borde de especies vegetales planteando en las zonas más bajas la posibilidad de tener especies más altas para no obstruir la condición de visual de la hípica y generar espacios de sombra en el interior. Asimismo se generan masas densas o “bosques densos” que permiten ser ese filtro de la ciudad hacia el interior. Espacios diáfanos de contemplación “Bosques diáfanos” cuya densidad es menor pero su espacialidad los vuelven referentes y guías relacionados a los equipamientos y se sitúan entre los edificios. Y finalmente las especies en pradera situadas al interior del anillo hípico.

Figura : Vista aerea. Parque hípico metropolitano
Ilustración. Ilustración: Gianina Rocca
colaboración con Claudia Ruiz Maldonado





Figura 82: Sistema de especies de pradera

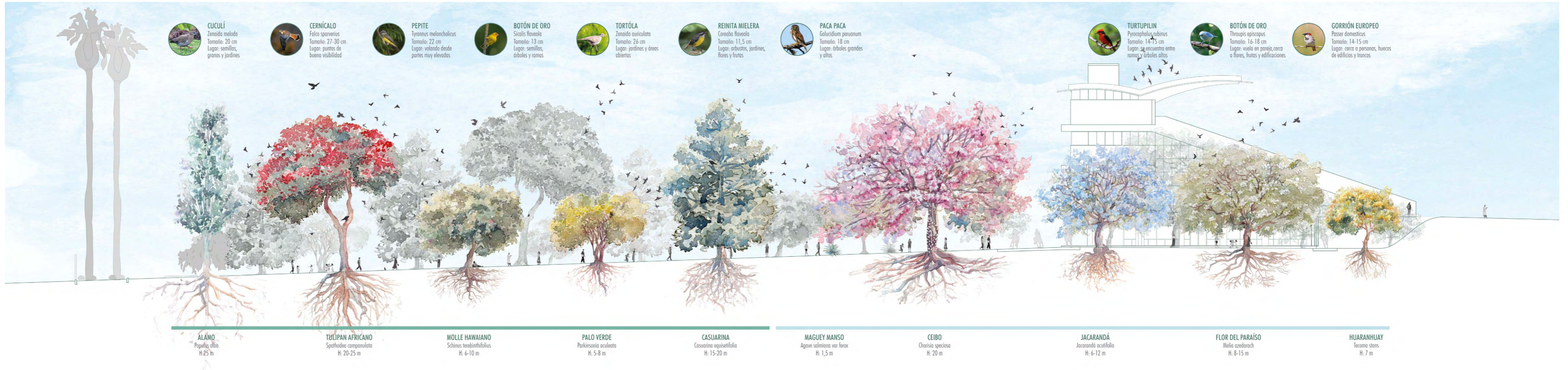


Figura 82: Sistema de especies para bosques

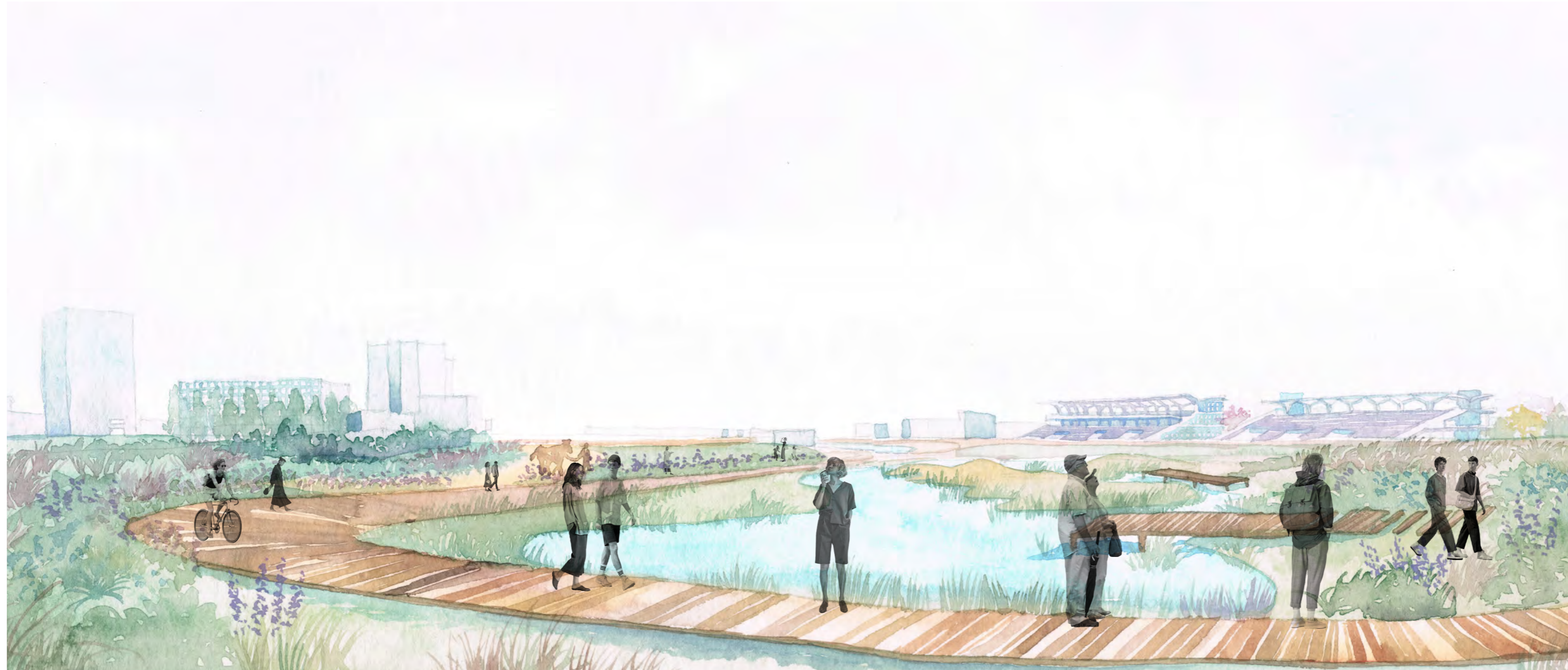


Figura 83: Vista anillo interior parque hípico metropolitano.



Planimetría

1. CIUDADES E HIPÓDROMOS EN EL PERÚ.

Desde la primera mitad del siglo XX, la hípica se consolidó como una de las principales actividades de la ciudad por lo que fue incrementando su presencia en otras localidades y fue a comienzos de la segunda mitad que alcanzó su mayor auge consolidando sus ideales en el Hipódromo de Monterrico, obra cumbre.

En el Perú los escenarios hípicos han tenido presencia en tres ciudades: Lima, Arequipa y Chiclayo. Tanto en Lima como en Arequipa los hipódromos se alzaron en un primer momento en los bordes de la ciudad con los terrenos agrícolas. No obstante, el crecimiento de las ciudades y sus nuevas lógicas ocasionaron la transformación de las zonas según las necesidades urbanas.



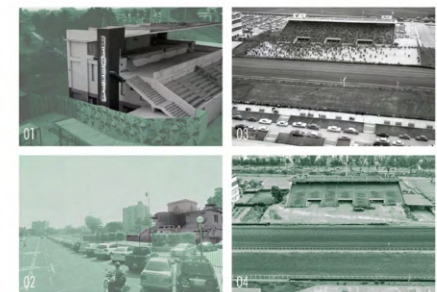
- Hipódromos desparejados/Transformados
- Hipódromo de Arequipa (en abandono)
- Hipódromo de Monterrico

1.2 Transformaciones de los hipódromos en Lima

El legado, después de las transformaciones de los grandes manzanos, se percibe en los trazados de las pistas de carreras, los cuales hoy en día configuran los trazados de la ciudad, en algunos casos representados por importantes vías. Es el caso de las edificaciones "Fierro", que no tienen ningún tipo de conexión con los edificios actuales de la ciudad.

En todos los casos de transformaciones, la hípica siempre ha sido un espacio de oportunidades para la ciudad a corto o largo plazo. La ciudad y sus derivados de vivienda o la captura del momento han transformado estas grandes manzanas, en grandes oportunidades residenciales, recreativas, comerciales y privadas que hoy en día se configuran como principales atractivos de la ciudad.

Para el 2027 la actividad hípica en provincias está paralizada (Arequipa) y ha desaparecido (Chiclayo). En la ciudad de Lima el hipódromo de Monterrico es el único que salvaguarda la actividad en el país.

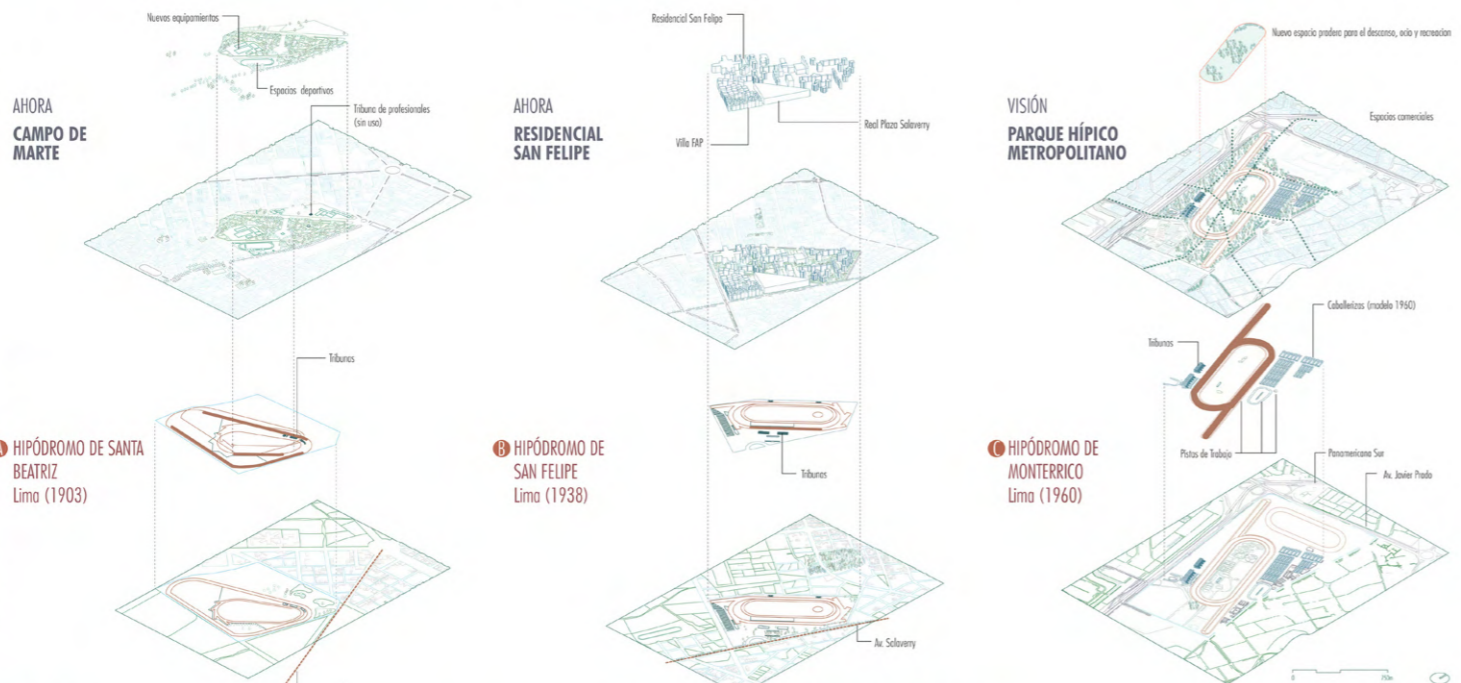


01. Tiburones de profesionales, Santa Beatriz, (sin uso)
02. Tiburones general, Santa Beatriz, (sin uso)
03. Hipódromo de Monterrico, Tiburones de segunda 1940
04. Hipódromo de Monterrico, Tiburones de segunda 2022
Fuente: Google earth/ estructura hípica

1.1 Expansión de la ciudad hacia los hipódromos



Contribución de la zona urbana
 ■ Plan 1904, Hipódromo de Santa Beatriz (segundo) en 1903
 ■ Plan 1902, Hipódromo de San Felipe (segundo) en 1903
 ■ Plan 1904, Hipódromo de Monterrico (segundo) en 1903
 ■ Plan actual de Lima Metropolitana
 ■ No de segunda mano
 Fuente: Urbanismo hípico, de consultoría UCL, Tarea de Estudio



AHORA CAMPO DE MARTE

AHORA RESIDENCIAL SAN FELIPE

VISIÓN PARQUE HÍPICO METROPOLITANO

1 HIPÓDROMO DE MONTERRICO Lima (1960)

PUCP **PARQUE HÍPICO METROPOLITANO**
Paisaje pradera para la reintegración del Hipódromo de Monterrico con la ciudad.

MENTIÓN: TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO DE ARQUITECTA
Proyecto de fin de carrera

GIANINA ANDREA ROCCA OLIVER
Febrero 2023 **HIPÓDROMOS**
Antecedentes y transformaciones

L1

2. HIPÓDROMO DE MONTERRICO

El hipódromo de Monterrico se encuentra en el límite de 5 distritos, caracterizado por ejes orientados configurados como grandes bloques que abren la centralidad urbana.

El distrito de Santa Beatriz tiene fronteras con 09 distritos, de los cuales 4 de ellos se encuentran en el límite con el hipódromo de Monterrico. Lo que lo convierte en un distrito con alta población flotante llegando a más de un millón (1'000,000) de personas al día. Fuente: PMS, SURCO, 2023.



Emplazamiento del Hipódromo de Monterrico en la ciudad de Lima



2.1 Análisis de equipamientos interconectados

El hipódromo se propone como una nueva centralidad del barrio de llegada a la ciudad, un proyecto que permite la integración con los demás equipamientos y estructuras metropolitanas al conectarse con los principales ejes norte sur (Panamericano Sur) y este-oeste (Avenida Fierro).



PUCP **PARQUE HÍPICO METROPOLITANO**
Paisaje pradera para la reintegración del Hipódromo de Monterrico con la ciudad.

MENTIÓN: TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO DE ARQUITECTA
Proyecto de fin de carrera

GIANINA ANDREA ROCCA OLIVER
Febrero 2023 **MONTERRICO**
Análisis urbano y problemática del espacio

L2

3. PROBLEMÁTICA DEL ESPACIO

3.1 Equipamiento metropolitano segregado

El hipódromo de Monterrico fue en su momento un enclave urbano que atrajo la mirada de las clases más altas de la ciudad. Fue el primer de los grandes clubes privados que caracterizan una de las principales dinámicas de la ciudad y alrededor de él se desarrollaron importantes equipamientos que hoy viven a la ciudad. No obstante, las dimensiones de la manzana, y la poca permeabilidad de la manzana y estos equipamientos, lo que ocasiona condiciones de exclusión de la manzana y por tanto entidades metropolitanas que no resuelven estos problemas que favorecen a un público autónomo.

Para el 2023 el hipódromo tiene 3 hitos en los esquemas de su gran manzana original. La municipalidad de Lima proyecta un nuevo bypass en el cuarto equipo. Que ocasiona barreras físicas y limita en público de que todas, afectan la densidad de usos y el patrimonio y funcionalidad del hipódromo generando una multiplicidad de discontinuidades. La propuesta de un nuevo bypass ubicado en la última esquina por parte de la municipalidad de Lima es ambiciosa.

3.2 Naturaleza fragmentada

En 1960, el hipódromo de Monterrico se ubicaba dentro de terrenos agrícolas. El edificio se encontraba emplazado frente una cadena de cerros y zonas vegetales, los cuales hoy en día se han ido degradando o son parte de viviendas de viviendas privadas. El paisaje se ha visto afectado por el crecimiento vertical de estas residencias. Lo que ha generado zonas de árboles aislados.

Con el proceso de crecimiento de las vías, se han venido formando de árboles de más de 60 años. Los cuales son parte del patrimonio urbano del hipódromo en la ciudad. Se ha observado el paisaje tanto fuera como dentro del lote lo que conlleva a la pérdida y la poca altura del lote.

Desde hace más de 20 años el hipódromo ha iniciado un proceso de desmantelamiento de sus áreas verdes. Estas áreas hoy en día, pavimentadas con áreas de zonas de senderos y bosques. Lo que genera un paisaje fragmentado y por tanto sus áreas verdes.

Los pocos espacios verdes remanentes muestran evidencias que favorecen a la hípica y a la mezcla y vínculo entre hombre y naturaleza. Sin embargo, estos están aislados porque corresponden a zonas verdes de alquiler, lo que ocasiona la aparición de riego a menos el interés del lote. Asimismo, la falta de proyectos de caminos se encuentran abandonados sobre un baldío que termina dividiendo el lote en fragmentos y por tanto sus áreas verdes.

Actualmente el hipódromo es abastecido de agua del canal de Santa, no obstante, de su vinculo patrimonial con este no queda nada más que fragmentos representados en pequeños lotes de esquemas y canales hundidos en su interior. Los grandes masas vegetales que van ocultas el canal se intersecan con las pistas. En su exterior es clara la desconexión dada las grandes barreras impuestas por las vías vehiculares.

3.3 Patrimonio Inerte

Con un público poco frecuente al hipódromo se encuentran en desuso en más de la mitad de su capacidad. Este patrimonio se perdurará con la alteración de los circuitos internos del recinto. La falta de conexión entre los mismos espacios internos ocasiona una falta de diversidad e identidad por parte de los dueños y socios. La rehabilitación de segundo está en abandono y actualmente se encuentra por la consolidación de la parcela la cual se constituye como un espacio para alquileres.

Los grandes bloques y la nueva oferta de servicios de entretenimiento y diversión generan el proceso de parcelación de la manzana. Este proceso impide al lote estar de todo que tiene el hipódromo y la necesidad de alquiler para poder subarrendar los gastos de la hípica. Algunos de estos servicios de entretenimiento no siempre son compatibles con la hípica con los zonas residenciales, entran como son los conciertos musicales, carreras a los días permitidos.



4. EL PROBLEMA DEL PEATÓN

Alrededor de las manzanas grandes se presentan problemas de accesibilidad y tránsito sobre todo en el flujo peatonal. Estos se incrementan con la presencia de barreras físicas, implementadas para mejorar el tránsito vehicular. Día a día el peatón, el cual a veces es un trabajador de la zona, un estudiante, un padre o madre, un vendedor, un comprador, etc. se trasladan buscando los puntos de conexión más cercanos que les permitan atravesar las grandes barreras (puentes, cruces peatonales, etc.). En casos o necesidades más extremas hacen uso de las mismas vías vehiculares, lo que representan un riesgo. A esto se le suma la poca iluminación y equipamientos en el recorrido que aumentan la inseguridad en la zona.

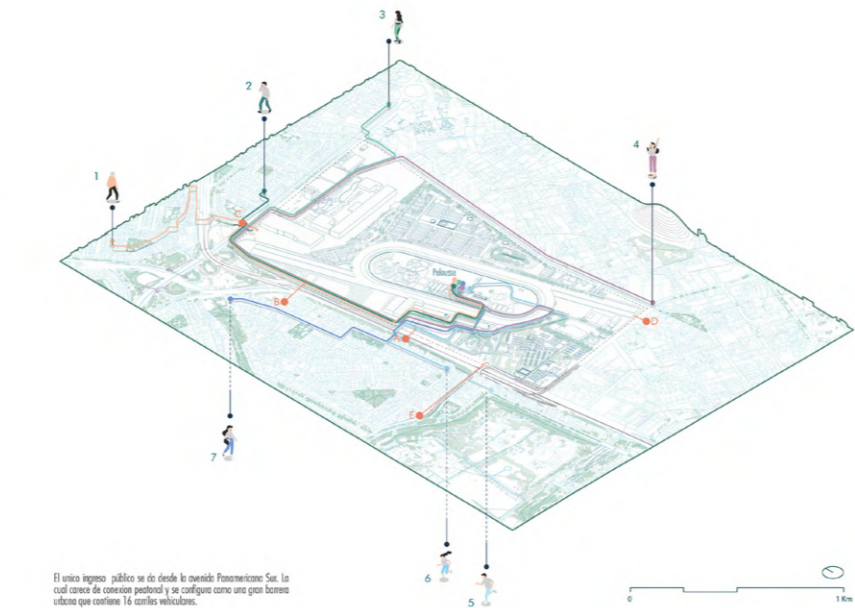
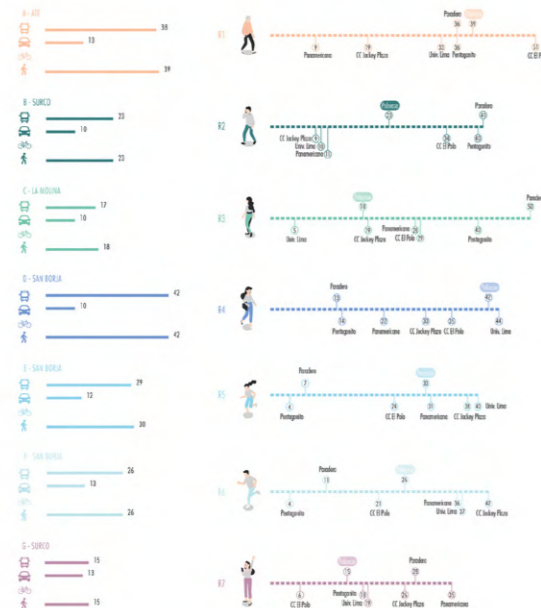
Los muros perimetrales de la gran manzana hípica no solo limitan al peatón en cuanto al acceso al recinto, son, además, extensos y por lo tanto configuran una zona peligrosa o insegura puesto que a lo largo del perímetro no existen conexiones a nivel de veredas o ciclovías.



C1 Camino de concreto
C2 Camino de concreto para el peatón
C3 Camino de concreto para el peatón
C4 Camino de concreto para el peatón
Fuente: Fotografía, Gianina Rocca



PEATÓN
PEATÓN
Fuente: Fotografía, Gianina Rocca

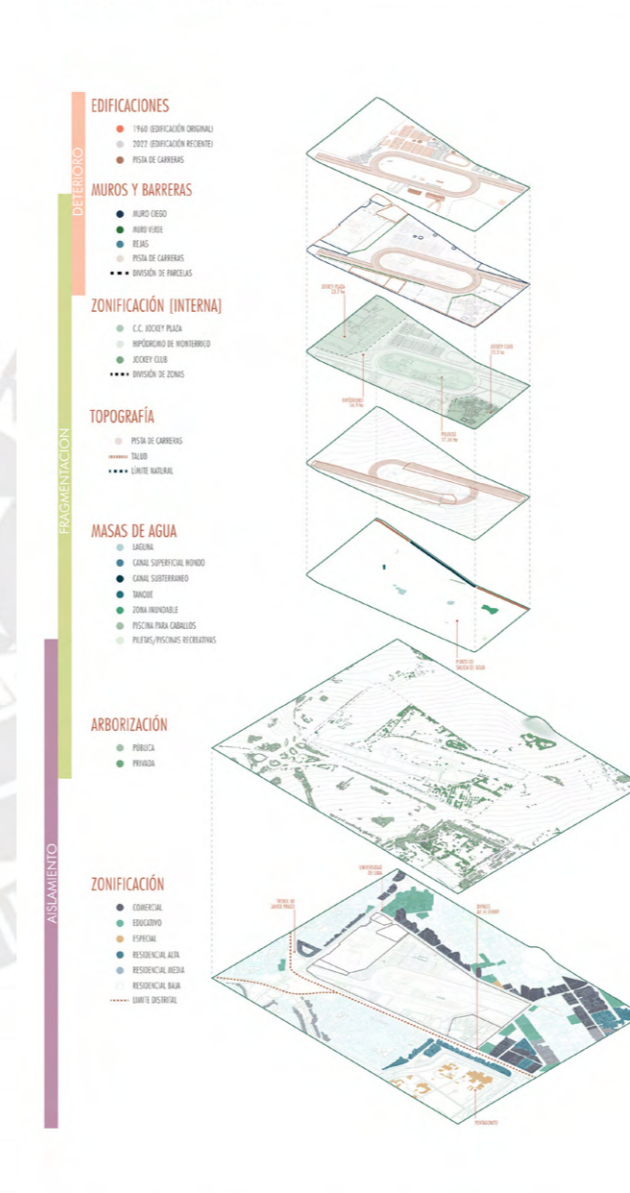


El único ingreso público se da desde la manzana Panamericano Sur, la cual cuenta de conexión peatonal y se configura como una gran barrera urbana que confiere 16 calles vehiculares.



CORTE A
CORTE B-B
CORTE C-C
CORTE D-D
CORTE E-E

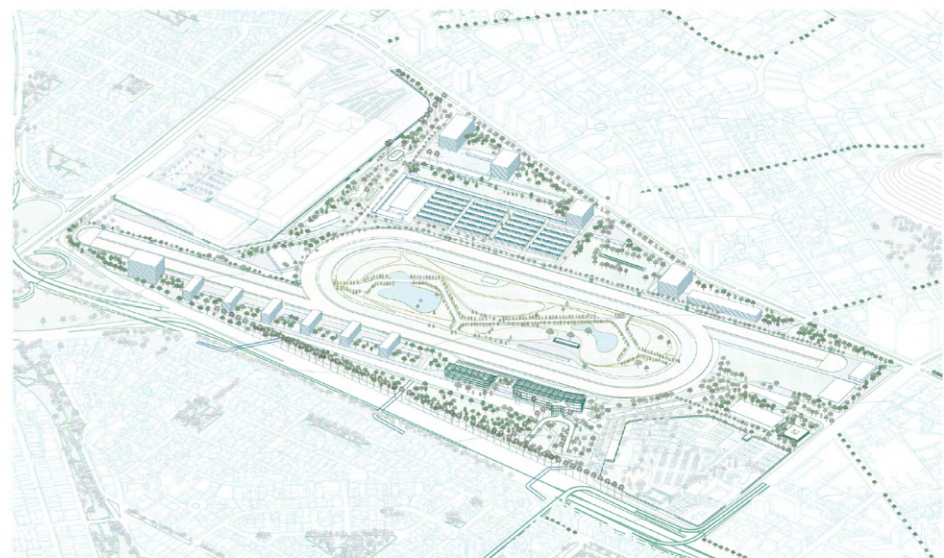
5. UN FUTURO PARA MONTERRICO



5.1 Visión

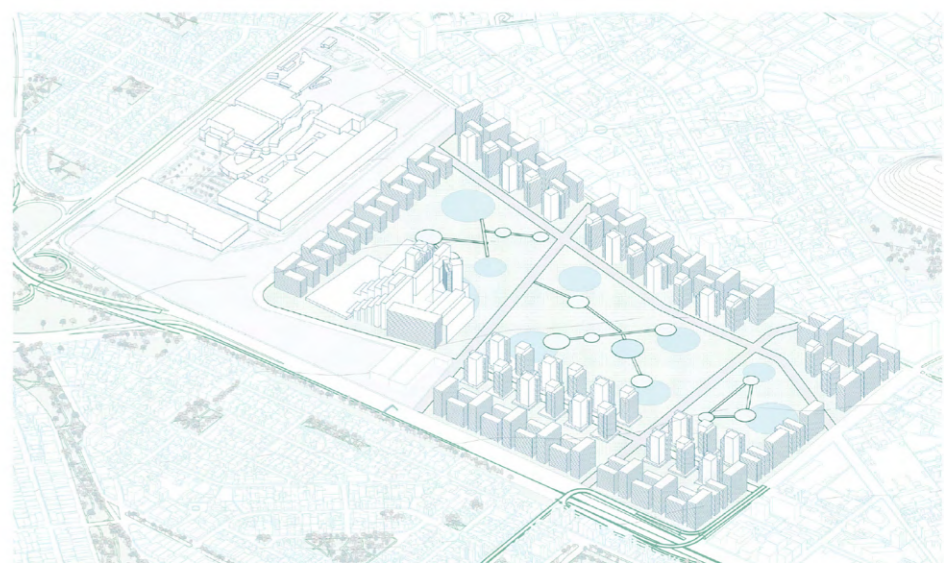
El nombre parque urbano metropolitano, parte de las oportunidades que tiene la gran manzana y la liga para la reconstrucción de los vínculos entre la ciudad y el hipódromo. A partir del concepto de "parque urbano" busca reestablecer la mayor cantidad de conexiones y espacios públicos lineales, generando un espacio democrático que recupere al peatón desde la manzana, reconozca los valores urbanos/ arquitectónicos del lugar y permita la activación del Hipódromo de Monterrico gracias a los nuevos equipamientos y actividades temporales propuestas a lo largo.

Se manifiesta como un espacio que pretende ampliar el hombre el campo a escuchar los sonidos de la naturaleza que se perciben en el interior de la manzana. Y por tanto establece estrategias para la transición entre el campo y la ciudad reforzando el vínculo entre el hombre y los espacios naturales de vida. Un lugar de ocio, deporte y recreación que ofrece una oportunidad de flujo peatonal y salvaguarda una actividad deportiva consolidada nivel mundial. Un oasis para el peatón en medio de la ciudad.



5.1 Distopia

El Hipódromo de Monterrico es un escenario constantemente amenazado por los agentes externos dado su ubicación que lo hace posicionarse en los ejes de importantes agentes políticos y privados. Son múltiples los proyectos que se persiguen alrededor del futuro posible para este equipamiento. Pero no contemplan la posibilidad de generar diálogos con el recinto y por tanto con la memoria tangible e intangible del mismo.



6. Lógica de emplazamiento y arquitectura

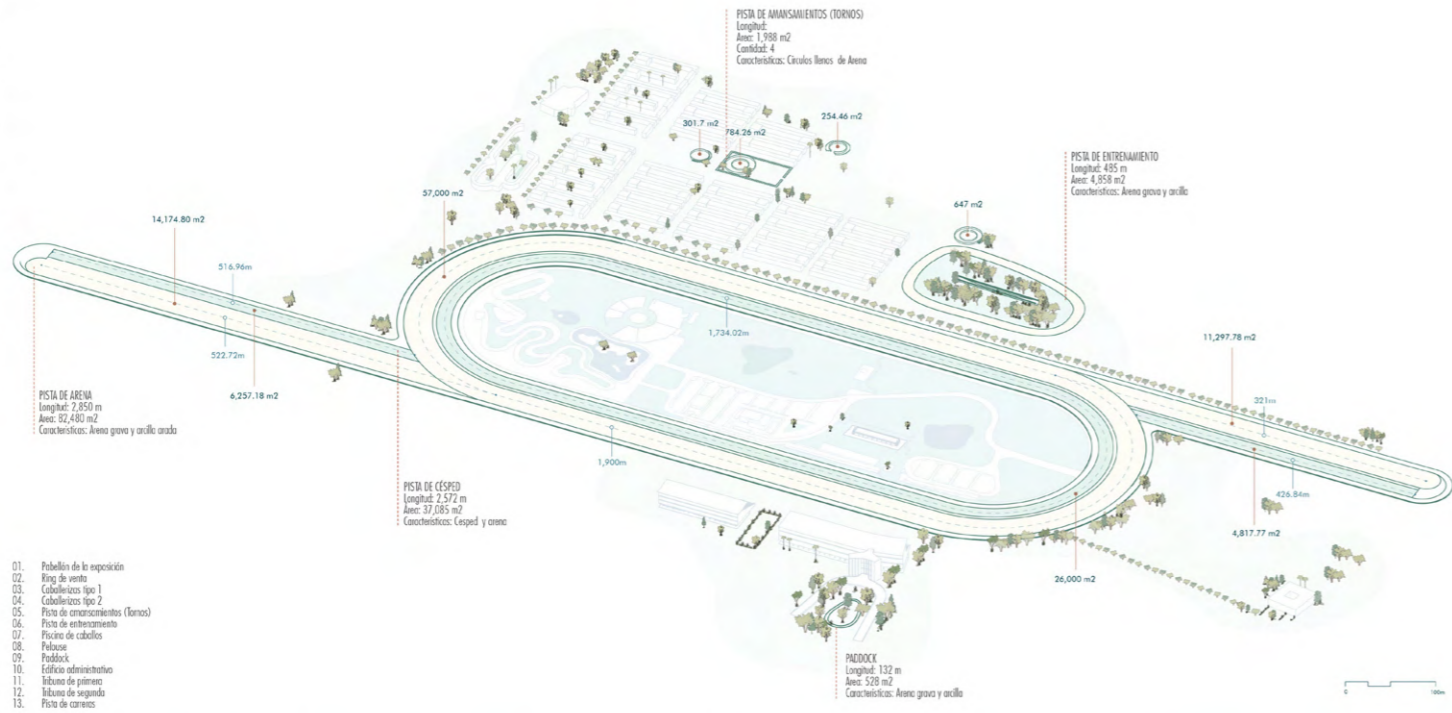
El hipódromo se caracteriza por ser un complejo mixto con distintos equipamientos distribuidos alrededor de la gran pista de carreras que divide el espacio público del privado, generando un gran cabalero de flujos que divide estos dos niveles entre edificios más domésticos dedicados al caballo como las caballerizas y públicas como los tribunas.

Es por ello que esta posición no es aleatoria, en el caso de Monterrico, responde a diferentes vínculos con el entorno de manera tal que se posiciona según una orientación sobre la dirección norte sur y se distribuye alrededor de la pista, permite generar zonas a manera de celdas que filtran el sonido y el tránsito vehicular cerca de las caballerizas. Un hipódromo no es fácil de trasladar (Roberts & Taylor, 2013) es por ello que el vínculo con el entorno es clave para el permanente de estos.

Además, los edificios se distribuyen en el recinto según la secuencia de ingreso de un espectador. Esta incluye cuando el espectador camina por un área y desde ahí se orienta al hipódromo desde un punto (centro de reproducción de caballos de carrera). El primer lugar al que ingresa es el pabellón de la exposición (1) para desfilarse entre algunas puestas, y ser alojado en substa en el ring de ventos (2). Posteriormente, la administración exige una caballeriza (3 y 4) y el dueño escoge un cuerpo veterinario que se encargará de su preparación y cuidado.

Debido de los 3 minutos mínimos que hay en la carrera más larga de un caballo se encuentran todo un ecosistema laboral de más de 10 profesionales y especialistas dedicados a generar el mayor potencial de la raza caballo. Un preparador que se encargará de sus grandes dosis, evaluará su rendimiento y dirigirá a los jinetes y concurrencias de acuerdo a sus pesos y habilidades para elegir al ganador iniciando la preparación en los boxes (5), seguidas pistas sostenidas de amansamiento. Para luego pasar progresivamente a pistas de amansamiento mayores o circuitos de mayor distancia (6) y finalmente a la pista de carreras (13), hasta el debut del ganador. Asimismo, el espectador se le exige un capotax que se encargará de la vigilancia y cuidado de los caballos y un arenero que será la persona que lo acompañará durante todo su estadía en el hipódromo, esta persona se encargará de sus cuidados más importantes estando cerca a cualquier situación médica que pueda presentar además de realizar los pesos diarios, baños en la piscina (7) y comerlos. Los veterinarios humanos, son personas que se encuentran distribuidas entre caballerizas, docemente para realizar la condición general de la raza su salud las operaciones y el tipo de alimentación que reciben. Día a día este cuerpo se mueve en el hipódromo en sintonía con los caballos, y la naturaleza.

Los usos masos que pueden pasar del día de preparación, el espectador se encuentra listo para pasar a la pista grande donde se prepara desde carreras de corto distancia 500 a 1000 metros y de la continúa su resistencia y velocidad evaluando su control con 100 metros para luego de ahí en la principal carrera (8, 9, 10) la carrera más importante a nivel internacional de 2400 metros donde debutan por primera vez los ganadores. Una carrera que puede durar 2 minutos a 3 pero que cuenta la historia de múltiples generaciones de carreras de preparación. Finalmente los ganadores pasan a una carrera más rápida donde interactúan con los aficionados sus dueños y el público general que pasa y contempla el desfile. Ellos desfilan en un carril denominado paddock (11) y las tribunas (11 y 12) son lugares de contemplación que están relacionados a este tránsito tanto del animal como de las personas.

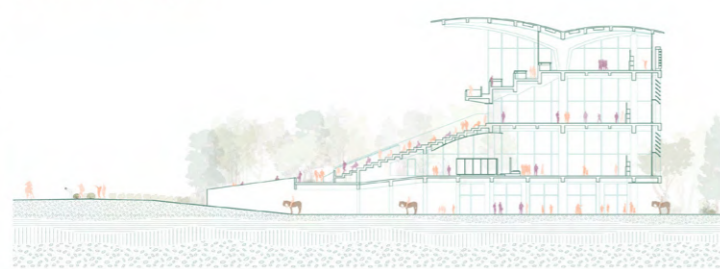


6.3 Arquitectura

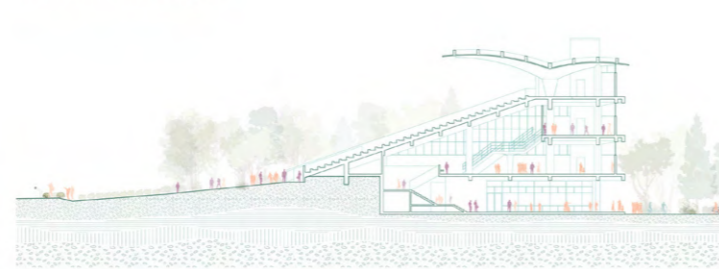
Los hipódromos se han configurado a lo largo de los años como oportunidades para reflejar el pensamiento arquitectónico de la época. El Hipódromo de Monterrico pertenece al catálogo de patrimonio Moderno de Perú por lo cual representa una casa testimonial.



Corte transversal Tribuna de primera



Corte transversal Tribuna de segunda

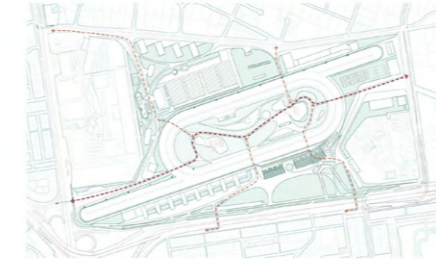


7. PARQUE HÍPICO METROPOLITANO

En el año 2022 el Hipódromo de Monterrico se encuentra en el centro de la ciudad, no obstante, no será más un espacio que divide la metrópoli si no que se convertirá en una oportunidad para la ciudad. Desde el concepto "proyecto urbano" ofrece una de las principales conexiones de la ciudad, las espacios verdes y públicos como espacios de esparcimiento, recreación y deporte, en un contexto de sostenibilidad sonora y calidad de vida, en especial en el contexto de pandemia que vivimos en la actualidad.

7.1 Estrategias

Conectar



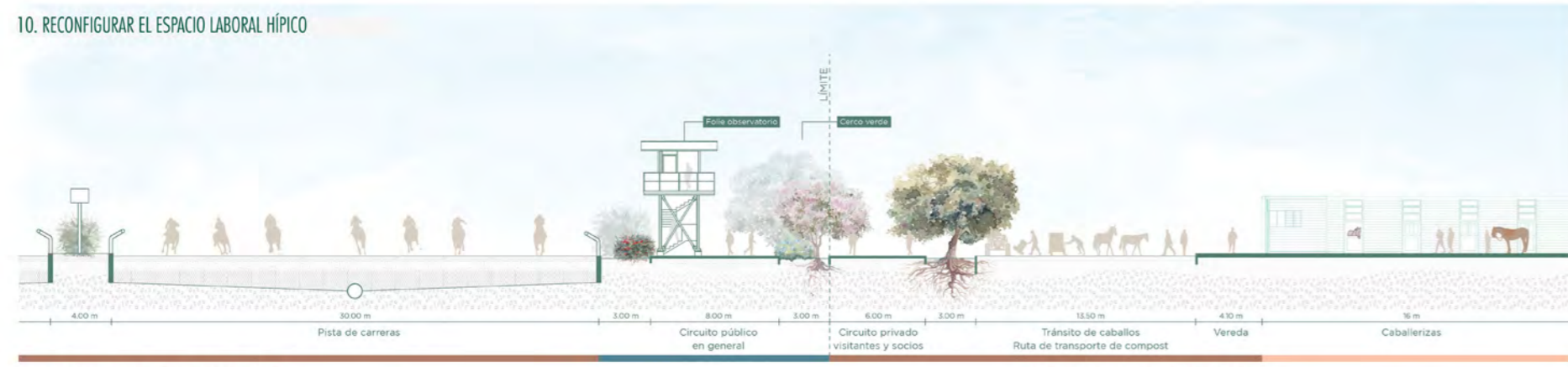
Naturalizar



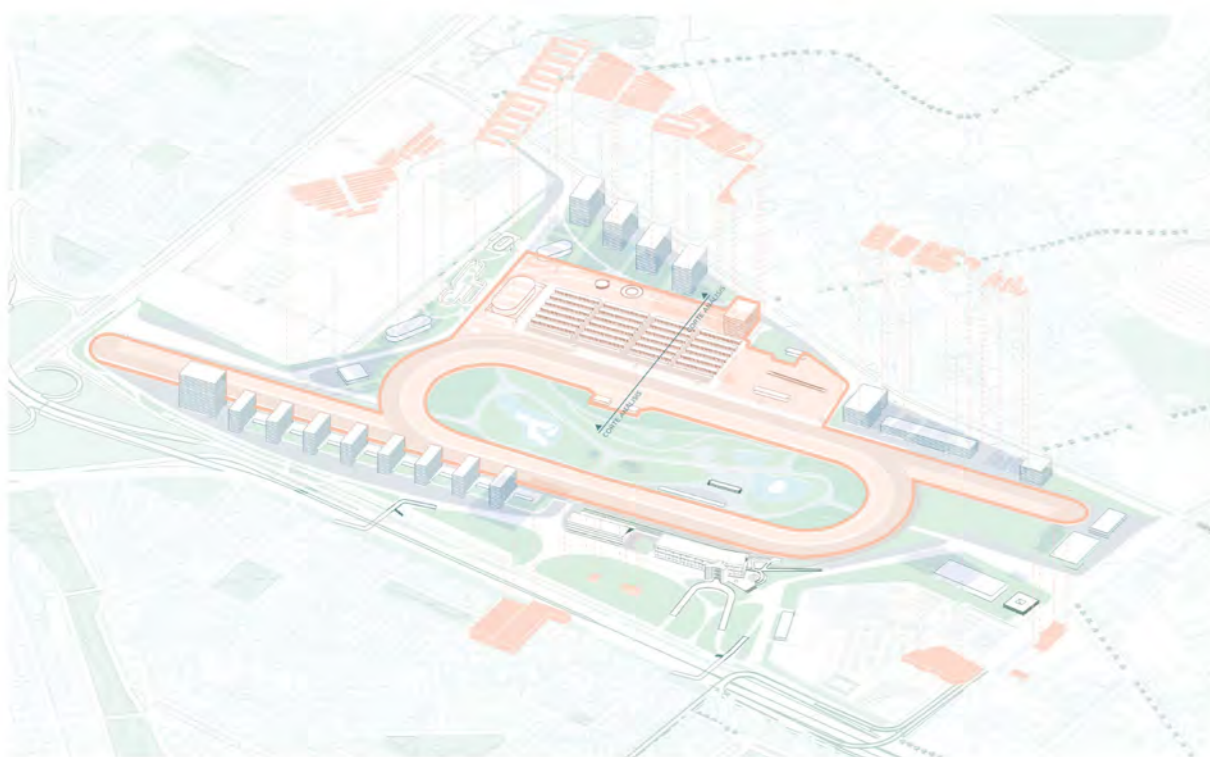
Activar



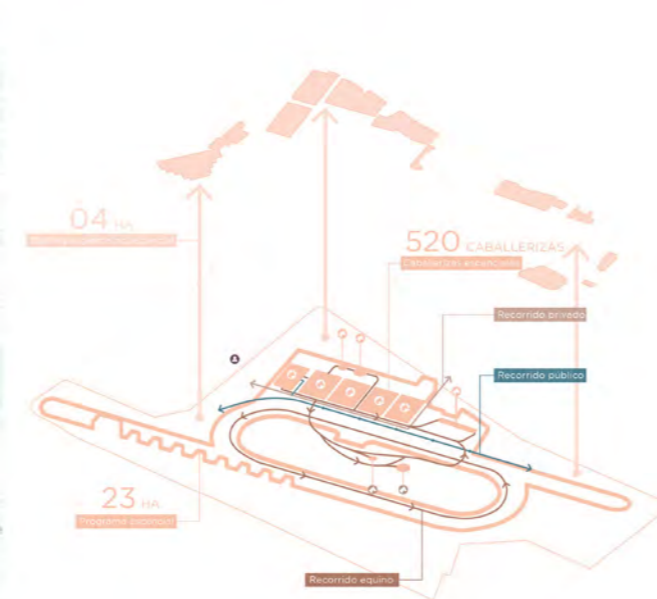
10. RECONFIGURAR EL ESPACIO LABORAL HÍPICO



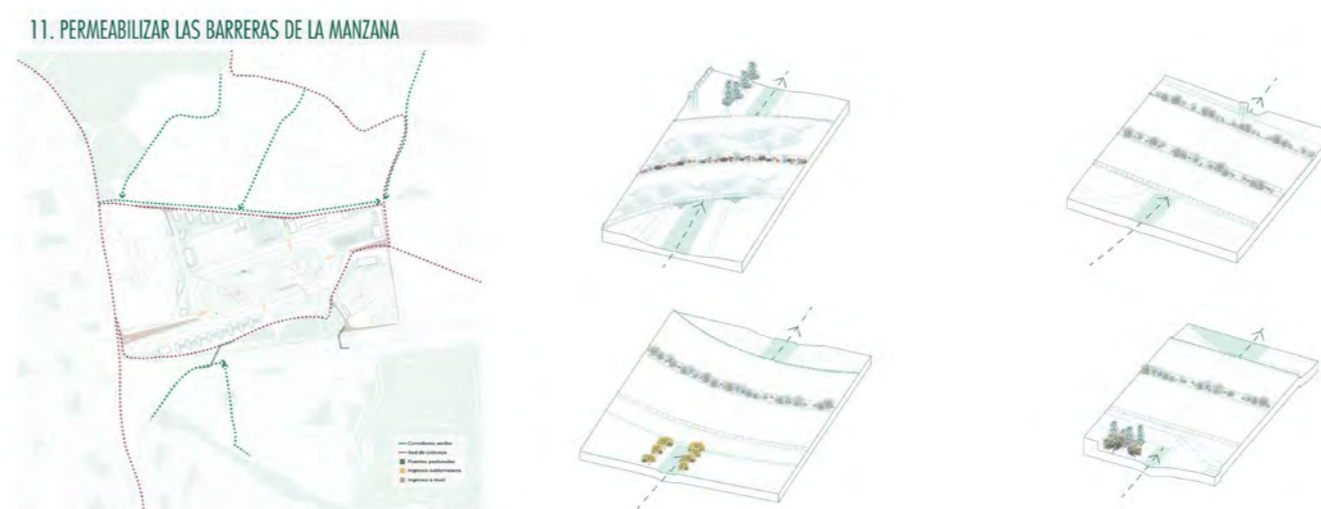
10.1 NUEVO LÍMITE PRIVADO - ESPACIO LABORAL HÍPICO



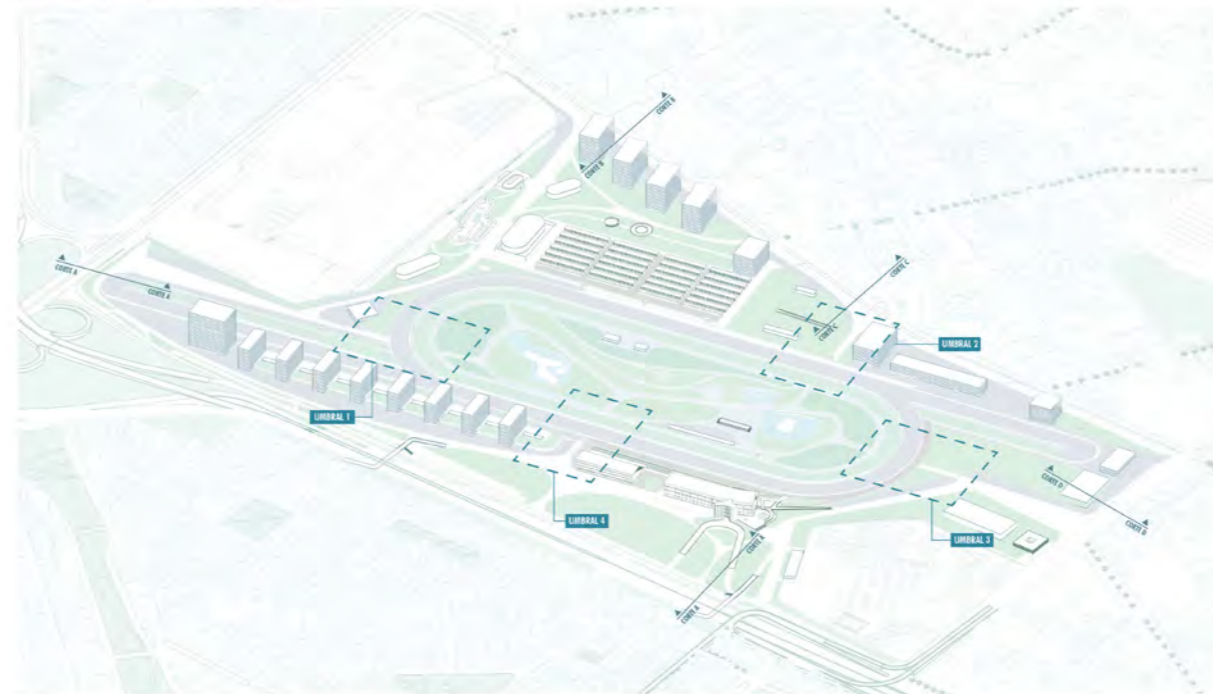
10.2 CIRCUITOS INTERNOS SEGÚN USUARIO



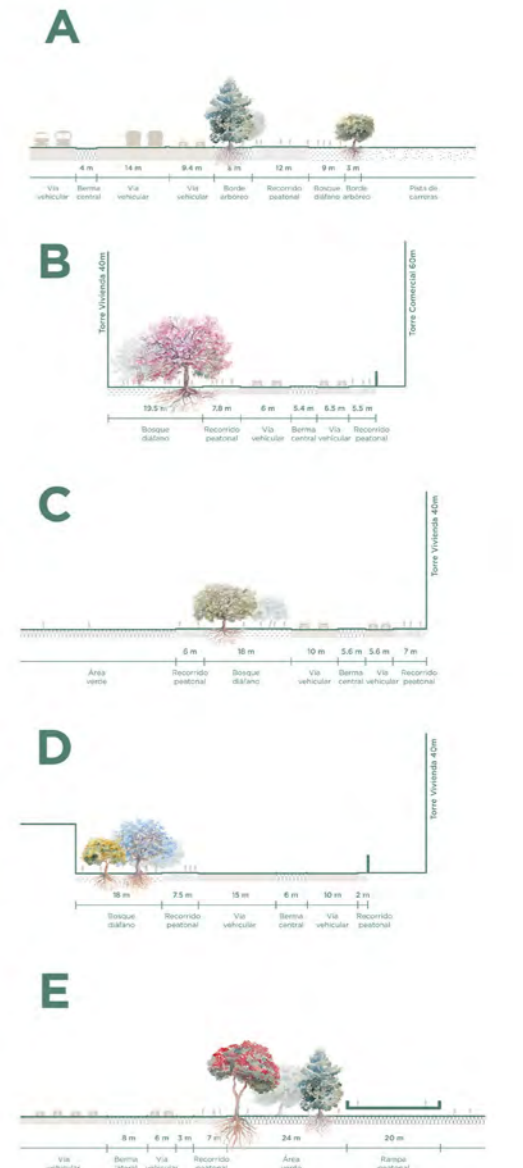
11. PERMEABILIZAR LAS BARRERAS DE LA MANZANA



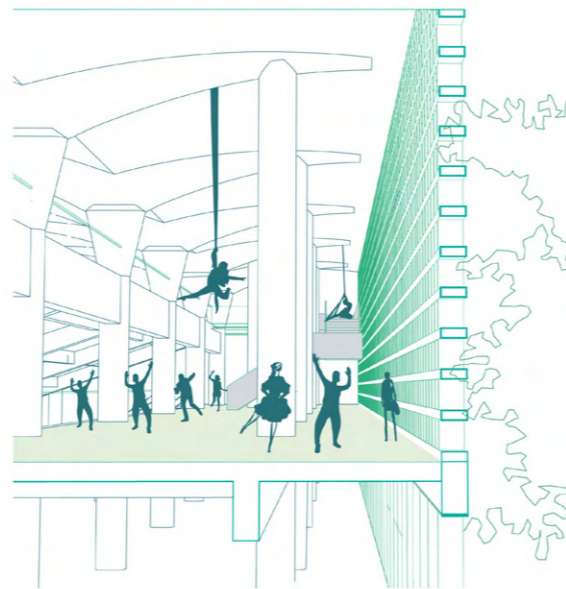
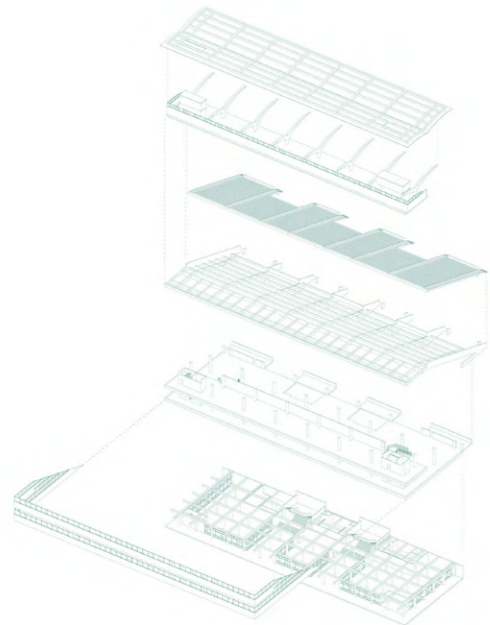
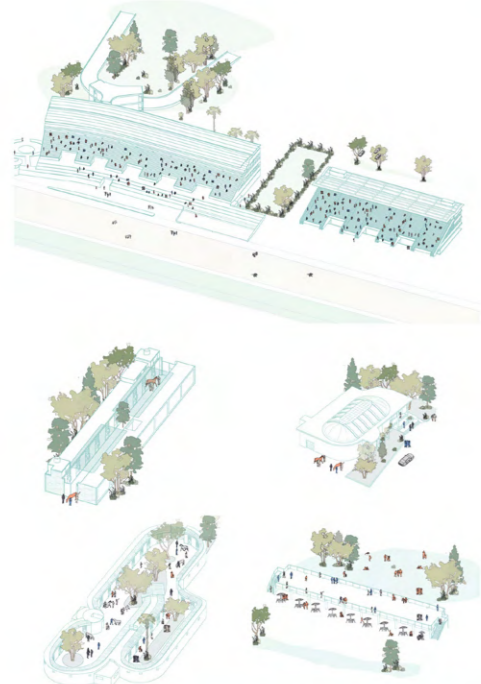
11.1 BORDES PERMEABLES Y UMBRALES HÍPICOS



11.2 CATÁLOGO DE BORDES DE MANZANA



12. REHABILITAR LOS EDIFICIOS DE VALOR PATRIMONIAL



PUCP | **PARQUE HÍPICO METROPOLITANO**
Paisaje pradera para la reintegración del Hipódromo de Monterrico con la ciudad.

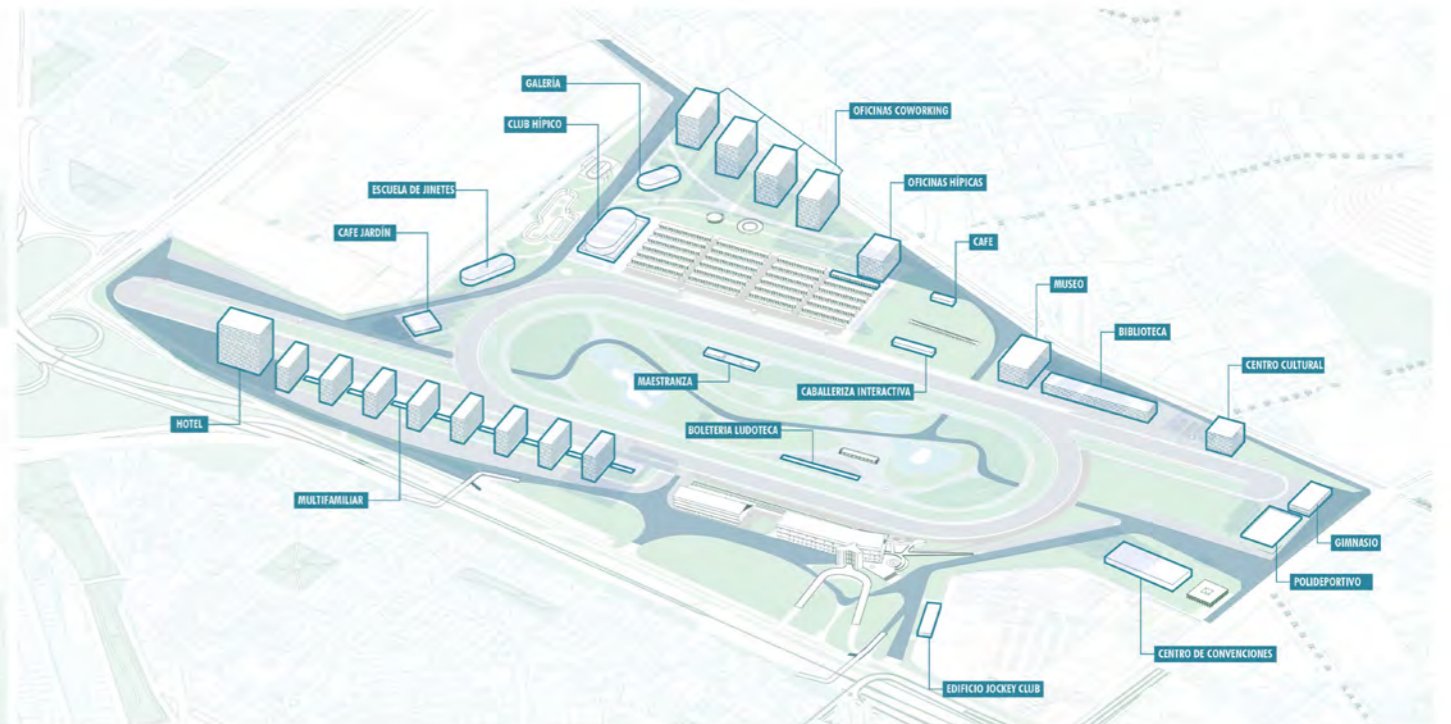
MECCIÓN: TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO DE ARQUITECTA
Proyecto de fin de carrera

GIANINA ANDREA ROCCA OLIVER
Febrero 2023

PATRIMONIO ACTIVO
REHABILITAR_ Los edificios de valor patrimonial en abandono

L11

13. COMPLEMENTAR EL NUEVO PROGRAMA HÍPICO-CIUDADANO
13.1 NUEVOS USOS



PUCP | **PARQUE HÍPICO METROPOLITANO**
Paisaje pradera para la reintegración del Hipódromo de Monterrico con la ciudad.

MECCIÓN: TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO DE ARQUITECTA
Proyecto de fin de carrera

GIANINA ANDREA ROCCA OLIVER
Febrero 2023

PATRIMONIO ACTIVO
COMPLEMENTAR_ El nuevo programa hípico-ciudadano

L12



Conclusiones

Sin cultivar una reflexión teórica hacia la historia de la arquitectura en el Perú, la disciplina arquitectónica se envuelve en sí misma en su análisis interno mediante adaptaciones improvisadas de acuerdo con los nuevos cambios de la ciudad. Es decir, sin considerar una reflexión del pasado para las futuras proyecciones. Desde el lado de la arquitectura existe una deuda gigante con la historia evolutiva del país por tanto su relación con los distintos discursos, movimientos y cambios importantes que sirvieron de marco y escenario para el desenvolvimiento de los edificios.

El Hipódromo de Monterrico es uno de estos edificios, pese a su larga trayectoria histórica, uso, programa, relación de actores, ocupación espacial, tecnologías, entre otras características; por ende, su tipología arquitectónica y esencia urbana en

la ciudad, no ha tenido una reflexión desde el campo de la propia arquitectura y el urbanismo. Pese a cumplir más de cien años como uso y presencia en la capital su historia y sus lineamientos formales los cuales determinaron el carácter de importantes años para el país (que son en la actualidad estudiados y referidos en la disciplina arquitectónica). Una reflexión en su esencia misma que permita ver más allá que un gran espacio que debe servir ante diferentes tipos de demandas de la ciudad a costa de la actividad hípica. Es probable que con un entendimiento desde sus oportunidades tipológicas y urbanas los problemas externos e internos del se disipen.

Desde el ámbito funcional, Monterrico nos deja la experiencia en el recorrido, y la diferenciación de los ingresos, de una manera excepcionalmente

Figura 83: Ilustración. Elaboración propia

planeada. Donde se piensan en los momentos adecuados de privacidad, y donde el caballo adquiere relevancia en cuanto a su trayecto y exposición. Cómo es posible que no exista una memoria a la tipología del edificio que significó tanto en los años modernos. Es de notar que, si bien el hipódromo contempló años de gloria para el turf, no ha revisado la posibilidad de entender la importancia de su misma historia y difundirla, el poco conocimiento que se hace de sus elementos. Desde el lado técnico constructivo, la implementación de las nuevas estructuras permitió un avance en cuanto a la espacialidad y la limpieza del producto final. Sin embargo, pese a ser una capa testimonial y a su relevancia urbana el conocimiento sobre los hipódromos es muy escaso se vuelven gigantes

en las ciudades, muchas veces elefantes blancos incomprendidos y amenazados.

Dentro del planeamiento de ciudades altamente densificadas como Lima, se debe prestar atención a los vacíos y encontrar oportunidades en la ciudad desde el ámbito público y privado, a fin de generar espacios para la biodiversidad y es el hipódromo un dispositivo que reúne las condiciones para resguardar un gran espacio con muchas oportunidades que ofrecer a la ciudad sin necesidad de sacrificarse a sí misma para sostenerse. Cuando pensamos en qué va a crecer aquí, el lado del paisaje queda corto para lo que el hipódromo puede ofrecer. Considerar una propuesta que integra la hípica a la ciudad no solamente podría

permitir la generación de nuevos ecosistemas y hábitats y por tanto un gran espacio verde frente a la desertificación de la ciudad, sino que también es un lugar que propone conexiones con la ciudad, nuevas economías, espacios comunales, deporte, cultura y ocio.

El nuevo parque hípico metropolitano es un parque para la ciudad que reconcilia las relaciones que han tenido durante muchos años el complejo recinto deportivo permitiendo un diálogo entre la hípica y la ciudad. Una propuesta que reivindica la postura de un club, repiensa el concepto desarrollado de la tipología en siglo XXI y propone un cambio de paradigma respecto a la tipología y a los estigmas que giran en torno a la actividad.

Bibliografía

Aguirre, M. P. (2016). Los cambios urbanísticos de Lima entre los años 1900- 1960 por la influencia de la industrialización y las políticas urbanas. (Tesis de licenciatura). Universidad Federal de Integración Latino-Americana, Brasil.

América Retail. (n.d.). *¿Estará lista Arequipa para un nuevo mall?* Retrieved February 17, 2023, from <https://www.america-retail.com/opinion/opinion-estara-lista-arequipa-para-un-nuevo-mall/>

Ariza, R. (2014). Edificios multifamiliares y transformación morfológica en la ciudad de Lima. El caso de la avenida San Felipe, Jesús María. 1990-2009. *Wasi: revista de estudios sobre vivienda.*, I, 39-52.

Ariza, R. (2014). Edificios multifamiliares y transformación morfológica en la ciudad de Lima. El caso de la avenida San Felipe, Jesús María. 1990-2009. *Wasi: revista de estudios sobre vivienda.*, I, 39-52.

Batlle, E. (2011). *El jardín de la metrópoli.*

Borja, J. (2003). *La ciudad conquistada.* Madrid: Alianza Editorial.

Brites, W. (2016). La ciudad en la encrucijada neoliberal. Urbanismo mercado-céntrico y desigualdad socio-espacial en América Latina. *Estudios demográficos y urbanos*, 9(3), 573-586.

Bromley, J., & Barbagelata, J. (1945). *Evolución urbana de Lima : I Lima en el año 1613, II Desarrollo urbano de Lima, III Planos de Lima.* Lima: Lumen.

Caldas, P. (2003). Los arquitectos e ingenieros que concibieron la arquitectura de Santa Beatriz, 1920-1930. *Tecnia*, 13(2), 91-101.

Castaneda: «Que el Jockey Club nos demande pero que aclare sobre habilitaciones urbanas». (septiembre 2017). *Diario Gestión.* Recuperado de <https://gestion.pe/economia/castaneda-jockey-club-demanda-aclare-habilitaciones-urbanas-144402>

Cosas. (n.d.). *Jockey Club del Perú: un salto hípico - COSAS.PE.* Retrieved February

21, 2023, from <https://cosas.pe/casas/113039/jockey-club-del-peru-un-salto-hipico/>

Crousse, J. P. (2017). *Urban black holes* (Patronato Cultural del Perú, Ed.; 1st ed.).

Encuentro. (n.d.). *La hípica arequipeña, ¿está destinada a desaparecer? - Encuentro.* Retrieved February 17, 2023, from <https://encuentro.pe/deportes/la-hipica-arequipena-esta-destinada-a-desaparecer/>

El Derby: la disputa entre el Jockey Club y la Municipalidad de Lima. (septiembre, 2017). *El Comercio.* Recuperado de <https://elcomercio.pe/lima/sucesos/derby-disputa-jockey-club-municipalidad-lima-noticia-458727>
“El Nuevo Hipódromo de Monterrico” (1955). *El Arquitecto Peruano*, 214-215.
Flores-Zúñiga, F. (2008). *Haciendas y pueblos de Lima: historia del valle del Rímac (de sus orígenes al siglo XX).* Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú - Municipalidad Metropolitana de Lima.

Gausa, M., Ábalos, I., & Herreros, J. (2001). *DICCIONARIO METÁPOLIS DE ARQUITECTURA AVANZADA.*

Gaviria, P. (n.d.). *Hípica limeña, Hipódromo Monterrico.* Retrieved February 17, 2023, from <https://www.universocentro.com/NUMERO113/Hipica-limena.aspx>

González, J. L.(Ed.). (2016). *70 años Jockey Club del Perú.* Lima.

Gössel, P., & Leuthäuser, G. (2001). *Arquitectura del siglo XX.* Köln: B. Taschen.

Gunther, J., & Mitrani, H. (2013). *Memorias de Lima. (Vol III).* Lima : Los Portales - El Comercio.

Hamann, J. (2011). El nacimiento de Lima: La imposición de un nuevo orden. On the waterfront, (19), 23-37. Recuperado de <http://raco.cat/index.php/Waterfront/article/view/249795>

Hamman, J. (1930). *Monumentos públicos y espacios urbanos. Lima 1919-1930.* (Tesis de doctorado). Universitat de Barcelona, España.



Jester, T., Fixler, D. (2018). Modern Heritage: Progress, Priorities, and Prognosis. *APT*, 42(2), 3-8. Recuperado de <https://www.jstor.org/stable/41228977>

Lima y el Jockey Club se enfrentan por el valor de un terreno expropiado para una obra. (septiembre, 2017). *RPP Noticias*. Recuperado de <https://rpp.pe/politica/actualidad/cual-es-la-polemica-entre-la-municipalidad-de-lima-y-el-jockey-club-noticia-1079726>

López, J. (2016). Crítica y valoración de la arquitectura moderna El método de Roberto Segre y Eliana Cárdenas. *Academia XXII*, 7(13), 95-109.

Ludeña, W. (mayo, 2002). Lima: poder, centro y centralidad: Del centro nativo al centro neoliberal. *Revista eure*, 28, 45-65.

Ludeña, W. (2004). Paisajes encontrados. Lima: *Arquitectura y Neoliberalismo en los años noventa*. *ARQUITEXTOS*, 17, 131-141.

Lynch, K. (2012). *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.

Majluf, N. (1994). *Escultura y espacio público: Lima, 1850-1879*. Lima: IEP.

Martuccelli, E. (2017). *Arquitectura para una ciudad fragmentada: ideas, proyectos y edificios en la Lima del siglo XX*. Lima: Universidad Ricardo Palma, Editorial Universitaria.

Mètode. (n.d.). Biodiversidad en la ciudad, ¿un reto necesario? - *Revista Mètode*. Retrieved February 17, 2023, from <https://metode.es/noticias/biodiversidad-en-la-ciudad-un-reto-necesario.html>

Montaner, J. M. (1993). *Después del movimiento moderno : arquitectura de la segunda mitad del siglo XX*. Barcelona: Gustavo Gili.

Montaner, J. M. (2008). *Sistemas Arquitectónicos Contemporáneos*. Barcelona: Gustavo Gili.

Morales, E. (2016). Acerca de una gentrificación «planetaria», políticamente útil. *INVI*, 31(88), 8358.

Municipalidad de Lima. (n.d.). *Lima ya cuenta con un Plan de Desarrollo Metropolitano al 2040 -Municipalidad de Lima*. Retrieved February 22,

2023, from <https://www.munlima.gob.pe/2022/09/14/lima-ya-cuenta-con-un-plan-de-desarrollo-metropolitano-al-2040/>

Muñoz, F. (2001). *Diversiones públicas en Lima 1890-1920: la experiencia de la modernidad*. Lima: Red para el Desarrollo de las Ciencias Sociales en el Perú.

Pérez, M. (2018). Espacio público contemporáneo en la ciudad del siglo XXI. ¿Crisis o transformación? *ACE: Architecture, City and Environment*, 12(36), 141-160.

Roberts, P., & Taylor, I. (2013). *Racecourse Architecture*. [Hipódromos Arquitectura]. New York: Acanthus Press.

Pura Hípica. (n.d.). Hipódromo de Porongoché. Retrieved February 17, 2023, from <http://purahipica.blogspot.com/2009/10/el-hipodromo-de-porongoché.html>

Segre, R. & Cárdenas, E. (1982). *Crítica Arquitectónica*. Quito: Editorial Fraga.

Serpar. (n.d.). *Arboles de Lima* (2012th ed.).

Stavrides, S. (2016). *Hacia la ciudad de umbrales* (1st ed.).

Vázquez, A. J., & Young, J. L. (1952). *Historia del turf nacional: 1864-1945*. [Monografía].

Vásquez, V., Marzal, M. (2015). La calidad urbana en cuestión. A propósito de la urbanización Santa Beatriz de Lima. *Espacio, Sociedad y Territorio*. 20-31. Recuperado de <http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=cat02225a&AN=pucp.594689&lang=es&site=eds-live&scope=site>

Zimmernann, A. (2011). *CONSTRUIR EL PAISAJE : MATERIALES, TÉCNICAS Y COMPONENTES ESTRUCTURALES*. Birkhäuser

Planos y fotografía

[Mayhew, C?]. [ca.1960]. [Planos]. Jockey Club del Perú, Lima.



[fotografías del Hipódromo de Monterrico]. [ca: 1960]. Servicio Aerográfico Nacional, Lima

[fotografías del Hipódromo de Santa Beatriz]. [ca: 1942-1950]. Servicio Aerográfico Nacional, Lima

[Fotografías del Campo de Marte]. [ca: 1942-1950]. Servicio Aerográfico Nacional, Lima

[Fotografías del Hipódromo de Porongoché]. Servicio Aerográfico Nacional, Lima

[Fotografías del Hipódromo de Santa Victoria]. Servicio Aerográfico Nacional, Lima

