

ARCHIPIÉLAGO EN MOVIMIENTO

Jardín público para el andar y juego en Maipú, un
lugar para el convivio dentro de la zona urbana



Facultad de Arquitectura y Urbanismo Universidad de Chile
Memoria para optar al título de Arquitecto
Estudiante María José Araya Tapia | Profesor Francis Pfenniger | 2015

ARCHIPIÉLAGO EN MOVIMIENTO

Jardín público para el andar y juego en Maipú, un lugar
para el convivio dentro de la zona urbana

Ma José Araya Tapia



por una ciudad lúdica y colectiva
un lugar del juego y el andar en Maipú
Límite, desiertos & rutas en la ciudad periférica de Santiago

ARCHIPIÉLAGO EN MOVIMIENTO

Jardín público para el andar y juego en Maipú, un lugar
para el convivio dentro de la zona urbana

Profesores Consultados

Ma Isabel Pávez

Mario Torres

Rodrigo Aguilar

Daniel Opazo

Emanuel Gianotti

Aléxis Vásquez

Cristián Estades

Profesionales Consultados

Cristina Soto | Ing. Agrónomo PUC | ROC

Domingo Arancibia | Arquitecto UCH | Normal

Francisca Molina | Geógrafa UCH | Corredores Verdes

Ma Inés Díaz | Ecóloga Paisajista UDD | Ecobarrio 4 álamos

Tahia Rannou | Ing. en Recursos Naturales UCH | Corredores Verdes

Rita Sepúlveda | Biólogo ambiental UCH | Avifauna dentro de la zona urbana



Facultad de Arquitectura y Urbanismo Universidad de Chile

Memoria para optar al título de Arquitecto

Estudiante María José Araya Tapia | Profesor Francis Pfenniger | 2015

Estructura

El viaje del proceso creativo no es cronológico, la memoria de título por lo mismo se describe en un orden ficticio, los hechos no ocurrieron de manera sucesiva sino siempre envueltos entre los múltiples estímulos de la vida cotidiana: mi mundo personal disperso, la infinitud del lugar del proyecto, las aventuras a pie de Exploraciones Urbanas en Santiago, etc.. Todo, siempre acompañado de una fuerte convicción que espero no olvidar durante mi vida en cada segundo del andar y mi/nuestro juego.

CAP. 1 | 0km- por qué

1. Abstract
2. Introducción y Áreas de interés: Earthscapes y el paisaje urbano actual.
3. Tema de investigación: Límites, desierto & rutas.
4. Problema de Investigación
5. Metodología de investigación
6. Marco Teórico

CAP. 2 | dónde

- 1 Elección del Lugar: un vacío en Maipú
- 2 Criterios de elección del lugar del proyecto
- 3 Playscape Maipú
- 4 Paisaje

CAP. 3 | propuesta

- 1 Archipiélago en Movimiento: descripción general
- 2 Objetivos y lineamientos generales
- 3 Figura legal del proyecto
- 4 Proyecto: Imagen objetivo
- 5 Estrategias de diseño
- 6 Gestión
- 7 Plan de Acción

CAP. 4 | cierre

Reflexiones Finales

Sobre el Proyecto, sobre el diseño de área verde y sobre el rol de los espacios públicos

Bibliografía

CAP. 4 | anexos

Portafolio de Aves

0km - qué

El viaje del proceso creativo no es cronológico, la memoria de título por lo mismo se describe en un orden ficticio, los hechos no ocurrieron de manera sucesiva sino siempre envueltos entre los múltiples estímulos de la vida cotidiana: mi mundo personal, la infinitud del lugar del proyecto, las aventuras a pie de Exploraciones Urbanas en Santiago y mi contacto con geógrafos, las visitas al Taller de Huertas Comunitarias en 4 álamos, las cicletadas organizadas por el Movimiento Ciclista en Maipu, las mesas de trabajo ciclistas en la Dirección de Participación Municipal, etc.

“Los conceptos de paisaje y nuevos territorios en red están estrechamente ligados con los procesos de percepción de los espacios urbanos, con la valoración que de ellos hacen las personas que habitan la ciudad, con las dinámicas de movilización de los ciudadanos y con las transformaciones históricas que caracterizan a las ciudades del siglo XXI.

Hoy, el paisaje se observa como una unidad que integra diversos aspectos naturales y culturales, y es el resultado de las formas de actuar de una sociedad en un territorio específico. El paisaje constituye la intersección entre espacio [físico y virtual], cultura y sociedad, y representa no sólo un elemento de identidad, sino también un factor esencial para el desarrollo económico, a partir de enfoques integrales y multidisciplinarios.”

Adriana Gómez Alzate- Felipe César Londoño López
Paisajes y Nuevos Territorios en Red, p:7 , 2013.

Playscape en la Ciudad Periférica, un lugar de lo posible.

La ciudad contemporánea ha evolucionado especialmente a favor del transporte motorizado, en Santiago de Chile más del 60% de los viajes corresponden a viajes de este tipo siendo el 49, 6% en transporte público [SECTRA, 2012]. Esto ha provocado que la habitabilidad de lo cotidiano se transforme en una serie de circuitos de alta velocidad, hecho que por razones de tiempos, hábitos e intereses hayamos dejado -en su mayoría- de caminar por nuestra ciudad y aún más preocupante, de jugar.

Como afirma en su tesis Johan Huizinga [Homo Ludens, 1938] la cultura deviene del juego, es a través de él que se generan las interacciones necesarias para el surgimiento de lo que llamamos cultura. Este valor asociado a lo humano es difícil de encontrar en la ciudad planificada o más bien *desplanificada* en completitud de Santiago de Chile. Sin embargo dentro de ella existen ciertos vacíos-retazos-bordes en donde, si recordamos que estamos sostenidos por nuestros pies y volvemos a caminar, se abre un mundo infinito de Ciudades Paralelas a la ciudad funcional. Una de estas nuevas urbes es la ciudad del juego, cuyas prácticas las he denominado PLAYSCAPES: paisajes temporales del juego urbano individual y colectivo.

PLAY [del inglés] juego libre, diferente a GAME [del inglés] juego normado
SCAPE [del inglés] escape, haciendo relación a una pausa

Sumado a esta carencia de pausa, de andar y de juego en la ciudad contemporánea occidental, se suma otra local en Santiago de Chile, la cual hace referencia al despojo que hemos tenido como habitantes y actores de la ciudad con/hacia la condición de cuenca y valle. En Maipú, comuna periférica de nuestra capital, se traslapan tres ciudades paralelas en donde aún se puede habitar con cierto reconocimiento de nuestra condición geográfica particular y palpitante. Dichas urbes han llamado mi atención por la capacidad que han tenido de transformar las prácticas urbanas cotidianas de manera autónoma y colectiva, estas son el circo, la agricultura urbana y el ciclismo. Estas neourbes están configuradas por ciudadanías de intereses comunes que se reúnen para habitar un territorio de límites cambiantes configurados por su propio juego: las comuidades paralelas. Esta triada urbana, ha persistido de forma precaria y ha logrado evolucionar por la convicción global que los conmueve, y se esmeran por construir entornos urbanos colectivos e inteligentes, desde un punto de vista creativo y participativo, transformándose en actores políticamente activos gestores de un nuevo espacio público.

“Los lugares otros están en todas partes ... están siempre al alcance de la mano, **basta con perderse y explorar la propia ciudad.**”

Francesco Careri, Walkscapes, p: 80

El paisaje “público” urbano de hoy

Hoy en día el territorio que configura el hábitat del ser humano en la ciudad está definido por los paisajes que podemos percibir y en los que funcionamos cotidianamente. En cuanto al habitar urbano el territorio ya no es sólo físico [geografía natural-artificial] y mental-experiencial [mapa cognitivo], sino que también se ha incluido el territorio virtual, el cual ha producido una apertura de plataformas que dan pie a una nuevas relaciones que se encuentran en red [A. Gómez y F. Londoño, 2013].

Actualmente en Santiago, como la mayoría de las ciudades conectadas a la red, es una ciudad que funciona de manera virtual, física, e inmaterial. Siendo las expresiones inmateriales las costumbres, ritos, representaciones y en general expresiones culturales en donde desde mi punto de vista se puede identificar el juego como catalizador de aquellas. Sin embargo, en cuanto al territorio inmaterial, con el cual nos relacionamos a través el andar y del juego, el territorio virtual está siendo cada vez más necesario explorarlo como un instrumento de organización ciudadana para los encuentros en el espacio público que caen en la categoría de manifestaciones de lo inmaterial. Esta dependencia positiva está sucediendo porque el territorio virtual es parte de un *paisaje mullido*, los elementos que lo componen son dinámicos e inmediatos en el tiempo, inclusivos y por sobre todo democráticos-transversales-horizontales-extensos, características que parecen ser escasas en la configuración del espacio físico artificial de los espacios públicos al momento de ser proyectados.

Esta discusión es importante para mi investigación que sustenta el proyecto debido a que tales “Nuevos Paisajes y Territorios en Red” se componen de *materias mullidas* que provocan el juego urbano [Rodrigo Pérez de Arce, 2005]. Tal categoría de materias se encuentra casi ausente en el territorio físico artificial creado por el ser humano en la configuración de las ciudades occidentales, siendo el hormigón y el acero los mejores amigos del espacio público. Por el contrario *lo mullido* aparece en los lugares “olvidados” por la Planificación Urbana, en los *desiertos urbanos*.

Lo interesante es que las ciudades latinoamericanas al ser

urbes no-planificadas con precisión de manera genérica, dan pie a que los desiertos urbanos sean los lugares mullidos de la ciudad en donde muchos individuos, en su condición singular o colectiva, han visualizado estos suelos como una herramienta para realizar ciertos actos espontáneos informales o pre-organizados virtualmente.

Objetivos

Desafío a corto plazo

Como continuación de mi camino realizado en la escuela, es que para mi proyecto de titulación me he propuesto realizar la proyección urbana de un Playscape. En mi seminario de investigación desarrollé el concepto teórico y su valor para la ciudad contemporánea, ahora tal concepción teórica se contextualiza en un lugar preciso de la cuenca de Santiago: un archipiélago en Maipú.

Interés a largo plazo

De acuerdo con la consideración del juego como parte del habitar humano es que me encuentro en búsqueda de un nuevo concepto de ciudad que integre los diversos territorios del paisaje mullido. En cuanto a la definición de lo urbano en Chile, los Planes Reguladores dirigen la expansión y densidades urbanas. En el caso de Santiago actual, es el cuestionado PRMS100 el que define el nuevo límite urbano como una inclusión de ciertos terrenos netamente rurales que conllevan una variedad de beneficios para el habitar humano, es decir, propone aumentar la impermeabilización del territorio, ya que lo rural cae legalmente fuera de la frontera impermeable en términos legales en Chile.

Dicho esto, y considerando que en la ciudad aun hay paños rurales permeables dentro del límite urbano que alimentan a los ciudadanos, la urbe debe considerar tanto lo permeable natural y artificial como lo impermeable artificial y asumir que la ciudad puede generar un Ecosistema Urbano viable con la vida humana y de otros individuos. La planificación urbana debería cambiar en cuanto a que, asumiendo la actual expansión del territorio en sus múltiples plataformas, se debe considerar la real complejidad de la ciudad y sus potencialidades como lugares, no solo para subsistir sino que también para encontrarse con uno mismo, con los demás y con la geografía que configura la ciudad que a su vez nos contiene.



Playscape en Maipú

Imagen de autoría propia: Prácticas informales de BMX, oreja norponiente del trébol Vespucio/Los Pajaritos. Ejemplo de Playscape en Maipú 13.04.2014

“La ciudad no es sólo un objeto que perciben [y quizás gozan] millones de personas de clases y caracteres sumamente diferentes, sino que es también el producto de muchos constructores que constantemente modifican su estructura porque tienen sus motivos para ello. Si bien las líneas generales pueden mantenerse estables durante cierto tiempo, los detalles cambian constantemente”.

La imagen de la ciudad, Kevin Lynch, p: 10.

Problema de Investigación
Santiago: valle y cuenca del Maipo y Mapocho en la actualidad
-cordilleras, cursos de agua, origen rural-

El territorio que conforma la cuenca de Santiago pareció ser muy valorado por los habitantes prehispánicos, posteriormente por Benjamín Vicuña Mackenna y actualmente por una serie de profesionales recién egresados interesados en el estudio y proyección del paisaje en la ciudad contemporánea [arquitectos, geógrafos, antropólogos, historiadores, etc.]. Los cursos de agua fueron los primeros límites urbanos en conjunto con el trazado del ferrocarril, lo cual delimitó la primera periferia de Santiago: el Cinturón de Hierro. Al interior, algunos cerros islas de Santiago -Santa Lucía, San Cristóbal, Cerro Blanco- fueron considerados como plataformas para diferentes usos urbanos, suplantando la cultura indígena y sobreponiéndose sobre lo natural y sobre los símbolos anteriormente creados a la llegada de los españoles. Al paso del tiempo la ciudad se fue desarrollando en cuanto al avance de la tecnología, tanto así que la periferia Santiaguina se trasladó hacia el cinturón de Américo Vespucio con el Plan de Juan Parrochia, quien ordenó la situación metropolitana, siendo importante la conectividad de los lugares habitacionales con los centros laborales y la accesibilidad a los puertos de San Antonio, Valparaíso y la conexión con Mendoza.

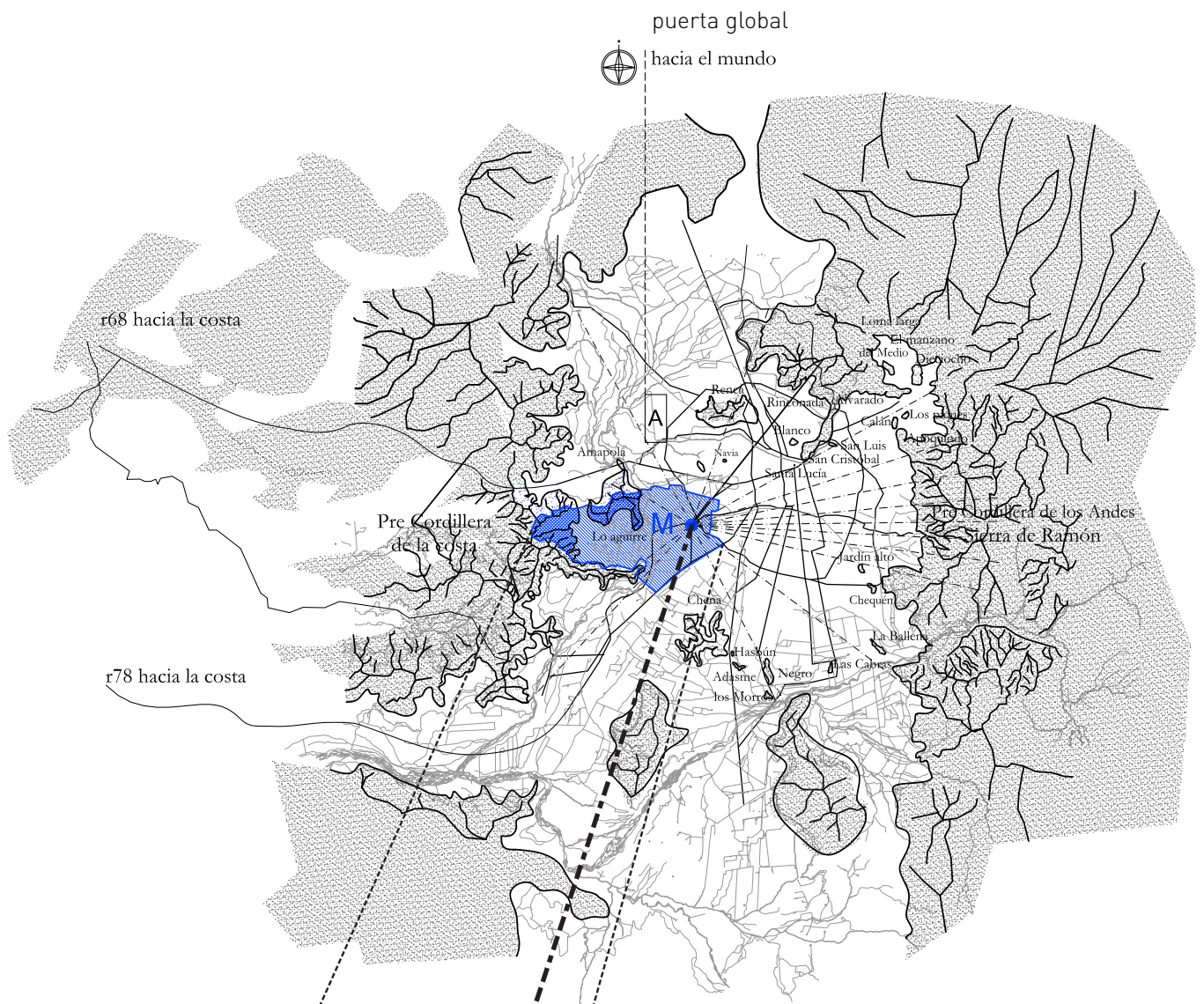
Posterior a aquello Santiago se fue creando negando su plasticidad geográfica y “vacando la memoria” de aquellas entidades naturales y artificiales que tenía originalmente la ciudad: cerros islas, lomas, canales, tranques, lagunas, etc. Hoy con el PRMS100 el fenómeno se repite con nula valoración de los atributos de la cuenca. La expansión de la metrópoli vuelve a sobreponerse ante ciertos lugares que hasta el momento habían estado “protegidos” por la agricultura en su periferia que aún alimentan a la ciudad.

Sin embargo, en oposición a este fenómeno histórico de crecimiento de la ciudad de Santiago han surgido diversas agrupaciones de jóvenes profesionales y estudiantes que han tomado un rol activo político de ciudadanos informados, conscientes de nuestros derechos y con propuestas para nuestra ciudad, los cuales en su conjunto tienden a apuntar hacia la recuperación de lugares en estado de abandono por parte de las políticas públicas y municipalidades. Ellos

han visto esta manera histórica de hacer ciudad como un problema, como un conjunto de toma de decisiones fundamentadas por argumentos económicos más que por un resultado del consenso entre los diversos factores que inciden al momento de proyectar la ciudad asumiendo que ésta es compleja y diversa. Dentro de estas variables está la relación que debemos tener como ciudadanos con nuestra geografía local y el reconocimiento de las entidades que lo componen a través del habitar, considerando que es parte de nuestro patrimonio material e inmaterial que juntos permiten desarrollar una cultura y arraigo identitario local.

Como esperanza está el futuro desarrollo del acceso responsable a los Cerros Isla de Santiago, los cuales son 26 [organización Santiago Cerros Isla, 2013], la activación de ciertos bordes de cursos de agua como futuros Corredores Biológicos [Agrupación Corredores Verdes], dentro de los que destaca el proyecto Mapocho 42k del grupo Mapocho Pedaleable [2011-2013], y la agrupación Red por la Defensa de la Pre cordillera la cual tiene un frente en el oriente con la defensa y protección del Bosque Panul, ante la especulación inmobiliaria, y en el poniente con la Quebrada de la Plata. Estos últimos lograron gestionar en conjunto con la Municipalidad de Maipú y la Universidad de Chile durante dos años, el término de la explotación ilegal de la Minera Española Chile Ltda.-hoy Minera Esparta Ltda.- de sulfato de cobre en la pre cordillera de la costa en junio 2015.

A su vez, y como complemento, la Agricultura Urbana [AU] parece ser una estrategia para empezar un fiel acercamiento a nuestra consciencia y educación medio ambiental local a través de la producción de alimentos y hierbas en espacio reducidos -platabandas, muros, balcones, patios- y el reciclaje de ciertas materias inorgánicas [Minga Sustentable]. Así han aparecido diversas maneras en que chilenos profesionales con ayuda de los ciudadanos conscientes de esta realidad, que gracias a la existencia del territorio virtual y la apertura de nuevos espacios en la configuración física de la ciudad y en las mismas universidades y municipalidades, se empieza a configurar una nueva ciudad que nace desde la valoración de lo local y sus potencialidades.



r68 hacia la costa

r78 hacia la costa

puerta global

hacia el mundo

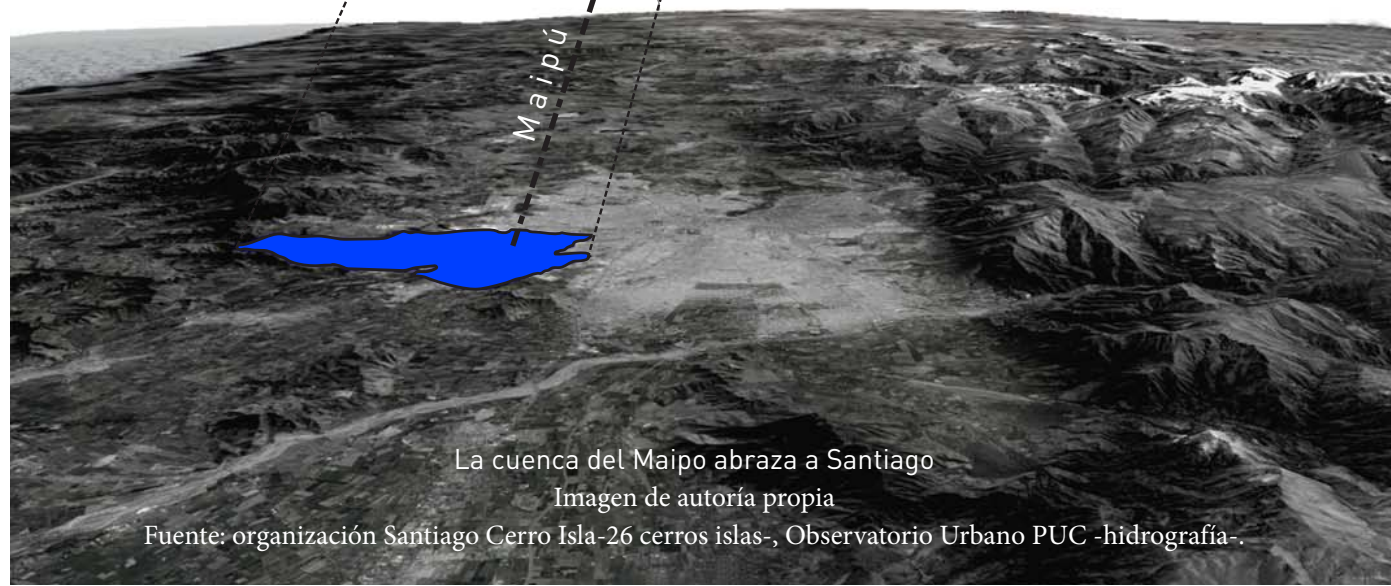
Pre Cordillera de la costa

Pre Cordillera de los Andes
Sierra de Ramón

Maipú

La cuenca del Maipo abraza a Santiago
Imagen de autoría propia

Fuente: organización Santiago Cerro Isla-26 cerros islas-, Observatorio Urbano PUC -hidrografía-

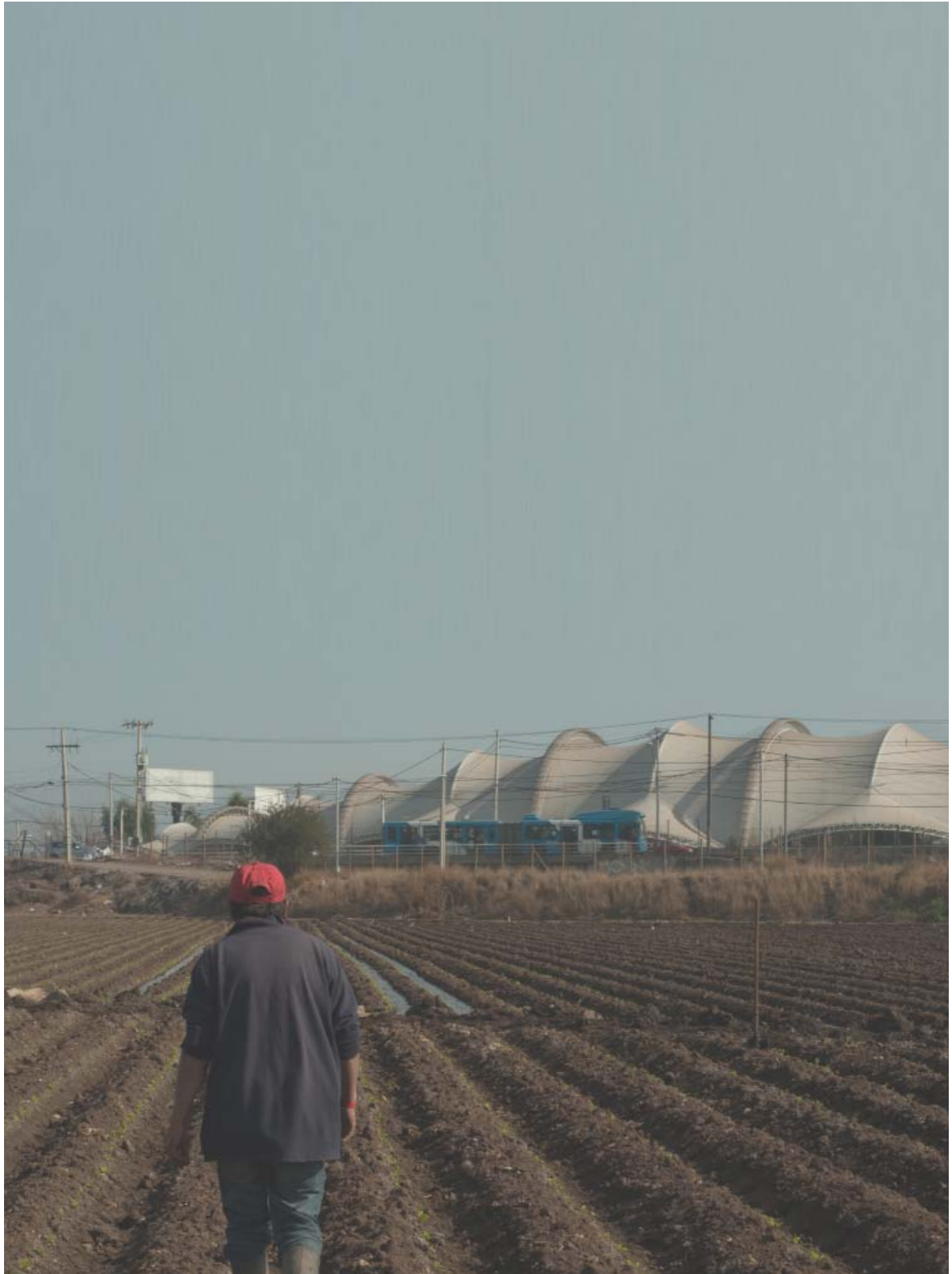




Densificación

Último edificio construido en borde los Pajaritos cercano a Cerro Primo de Rivera

Fuente: Imagen de Cesar Carrasco, acompañante en terreno, 10.05.2015.



Cultivo Urbano

Temporero maipucino trabajando la tierra en isla cultivo frente a Intermodal del Sol
Fuente: Imagen de Cesar Carrasco, acompañante en terreno, 10.05.2015.

Tema de Investigación

Límites, desiertos & rutas : posibles lugares para el andar y el juego
¿cuál es el problema? ¿cuál es la oportunidad en Santiago periférico para este problema?

Para contextualizar el andar y el juego en la ciudad contemporánea actual propongo realizar el acercamiento al lugar a través desde tres entidades presentes en la ciudad periférica global: límite, desierto y ruta. En Santiago de Chile estas tres expresiones en la capital se pueden identificar claramente en los sectores periféricos tanto del pericentro como en la periferia urbana que rodea la circunvalación Américo Vespucio de las comunas-dormitorio, las cuales suelen tener contacto directo con los corredores de movilidad urbana de escala metropolitana y regional. Tales entidades de límites-desiertos en el territorio, son expresiones de la des-planificación urbana territorial y son el resultado a veces del incumplimiento de la norma debido a que el sitio tiene ciertas características que no lo hacen rentable hoy en día pero sí mañana.

Desde un punto de vista estético, tales lugares caen en la categoría de *terrain vague*, concepto francés acuñado por Ignasi Solá-Morales [1995] haciendo referencia a los sitios vacíos y abandonados y a cualquier área vacante con un potencial de reciclaje: líneas férreas en desuso, fábricas, bordes de río, infraestructura obsoleta, bandejones, entre otros, pero que ya tienen un significado actual. Es decir, terrenos subestimados por parte de los transformadores institucionales de la ciudad pero no para quienes la habitan y perciben cotidianamente, los transformadores de los detalles.

4.1 Límite

El instrumento de planificación que describe el límite urbano es el Plan Regulador comunal descrito gráficamente por el plano regulador, en donde se expresan diferentes usos de suelo de modo de organizar administrativamente el territorio comunal. Este mecanismo define con una línea la separación de una zona y otra, lo que a veces es determinista en cuanto a la funcionalidad y percepción de ese lugar al momento de habitarlo. El límite en el espacio físico urbano no es una línea dibujada en el plano -espacio bidimensional-, sino que es un lugar que merece tener espesor, cualidades, materiales y plasticidad. Si la planificación urbana incluyera la información subjetiva como variable, es decir, la que da

cuenta de la percepción de los ciudadanos de su territorio, sus necesidades y lo más importante sus ideas para el desarrollo de su propio hábitat circundante, tendríamos conocimiento sobre ciertas zonas del territorio que habitamos que necesitan que el límite entre, por ejemplo, una autopista y una vivienda no esté definida solamente por una línea dibujada en 2d sobre el plano, sino que debe ser *otro lugar* que nos permita entender la transición entre una cosa y otra.

El concepto de límite determinado en los instrumentos de planificación urbanos necesitan reformularse en cuanto a tener una visión territorial que permita que existan transiciones entre las configuraciones espaciales, ser considerada la ciudad como el resultado de un ecosistema urbano complejo, diverso y participativo, no solamente en términos informativos y consultivos, sino también a través de procesos deliberativos en donde las decisiones se tomen a través de un consenso entre los ciudadanos sedentarios, efímeros y profesionales técnicos asesores-coordinadores de la definición de un determinado fragmento de territorio el cual a su vez siempre estará vinculado a un sistema mayor y menor.

4.2 Desierto

Dentro de la ciudad la mayoría de los paños de terreno no construidos -en general de propiedad privada- están destinados a sufrir la impermeabilización, es decir, la construcción de una masa de concreto sobre éste obteniendo un rol habitacional, comercial, industrial, etc.,²¹ que por una razón u otra -generalmente económica- se encuentra eriazos y deshabitado en donde a veces ocurren *usos informales* que los seres humanos les han dado para solucionar ciertas necesidades que se suceden a través del tiempo y que generalmente utilizan los mínimos recursos para su materialización.

La ciudad periférica por estar alejada de los principales centros laborales, que actualmente en Santiago en su mayoría siguen ubicándose en el sector centro-oriental de la ciudad y cercanos al cordón Américo Vespucio, contiene algunos desiertos urbanos, resultado de la construcción de autopistas

que solucionan la movilidad urbana vivienda-centro laboral, comercial y servicios. Estos suelos baldíos, ya sea por su ausencia de construcción o por la falta de uso antrópico, se transforman en vacíos libres de hormigón donde la vegetación surge de manera autónoma sin ser mantenida por la acción humana y en donde en algunas ocasiones forman parajes que nos llaman la atención por su capacidad de ser aperturas hacia el paisaje urbano -vanos- y también porque en términos de valor del paisaje visual nos da un cierto placer estético al observarlos.

4.3 Rutas

Dentro de la red vial que organiza a la urbe, la ciudad periférica se encuentra cercana a diferentes autopistas, o corredores motorizados expeditos en donde transitan motos, automóviles, buses, camiones que se desplazan a velocidades que impiden generar contextos gratos y seguros para el peatón y los ciclistas. El único lugar que está destinado en la ciudad para las velocidades del andar por excelencia son los parques con buen diseño de senderos, remansos y de buena accesibilidad.

Esta realidad provoca dos cosas específicamente en las comunas periféricas de Santiago: por una parte que los ciclistas que deciden transportarse por las vías motoras de alta velocidad, están obligados a ser un automóvil más en la ciudad, arriesgando su vida de manera cotidiana. Por otro, los lugares para el ocio que requieren del andar para su éxito, han sido desplazados en último lugar entre las prioridades de la transformación de la ciudad desde el punto de vista sistémico -relación entre ellos- y de relación con los entornos inmediatos -se ven en general como lugares en donde los ciudadanos llegan a través de las autopistas utilizando vehículos motorizados por sobre una visión pública de transporte o movilidad de menores velocidades-.

Este fenómeno provoca que aparezcan ciertas rutas descritas por peatones y ciclistas no diseñadas para su uso, pero, que en términos de participación política y simbólica, van describiendo una huella en el nuevo mapa generado por estos ciudadanos. Ejemplo de aquello son las marchas masivas a pie, las ciclomarchas para manifestarse todos los primeros martes de los meses en Santiago, los primeros jueves en Maipú y las de Camino Melipilla, las rutas de los corredores aficionados, los skaters, bmxs que se transportan y a la vez juegan sobre los elementos de acero y hormigón.

Desde este punto de vista la ciudad se convierte en una plataforma de rutas que no necesitan planificación para sucederse sino que se realizan por el ímpetu de los seres humanos que asumen su rol de jugadores urbanos los cuales han sido capaces de generar rutinas y reglas propias de carácter inclusivo y flexible.



Terrain Vague en Maipú

Imagen de autoría propia: isla pradera, terrain vague en Los Pajaritos/Américo Vespucio 03.07.2015

5
Herramienta de Investigación
El andar



Desde el andar

Imagen de autoría propia: Templo Votivo de Maipú mirando hacia 5 de abril, 16.10.2014.

5.1 Por qué

La Metodología de Investigación elegida es experimental, al igual que en mi seminario de investigación Playscapes 2013, opté dentro de las condiciones humanas el acto del andar como principal herramienta de investigación territorial por dos razones: primero porque es un acto cognitivo, creativo [Careri, Francesco; 2004] y político que permite percibir el paisaje desde nuestro reconocimiento del ser humano como persona que percibe a través del cuerpo. Estamos insertos en él y por eso somos capaces de percibir con todos nuestros sentidos - más o menos desarrollados según la propia experiencia-, lo cual se mezcla con otras variables como son nuestra historia, deseos, sueños, curiosidades, necesidades y por sobre todo con nuestra capacidad de improvisar desde aquello que percibimos en el presente. En segundo lugar porque considero que el andar, entendiéndolo como un acto liberador, se encuentra directamente ligado con el acto del juego, el cual es la síntesis y catalizador de la cultura humana [Johan Huizinga, 1938]. El acto estético del andar es anterior al juego, y el juego es inherente al andar. Y en último lugar porque el acto de errar es lo que determinó la primera manifestación de la arquitectura: el menhir.

Cuando decidimos deambular por la ciudad, o más bien perdernos en ella, empezamos a generar un espacio que da lugar a la dimensión desconocida del juego. Lo interesante del juego urbano es que es posible realizarlo en diferentes niveles: el juego se puede desarrollar dentro de nosotros -descubrimiento interno-, entre nosotros y el paisaje -[re]conocer hacia afuera-, entre nosotros y los otros -fricción-, y que a su vez todos éstos contienen el mismo grado de improvisación, el cual tiene que ver con habitar el presente y ser consciente de aquello.

5.2 Modo

Me dispongo como una investigadora territorial que camina y anda en bicicleta, por lo cual me propongo viajar entre una *territorialidad mullida* que permite tanto indagar como posteriormente proyectar. El andar como herramienta de investigación permite ir y venir entre el territorio físico de estudio y sus diferentes escalas, acercándome y alejándome constantemente de él, entre territorios físicos, virtuales, administrativos, comerciales, estéticos, etc. que definen el conjunto de territorialidad mullida.

La metodología permite indagar constantemente entre la relación individual y colectiva de las personas con el paisaje circundante, que afecta al tema y problema de investigación, tanto hacia los cordones cordilleranos al poniente de la cuenca de Santiago como con la particular plasticidad física y los seres vivos que habitan el lugar elegido -archipiélago-.

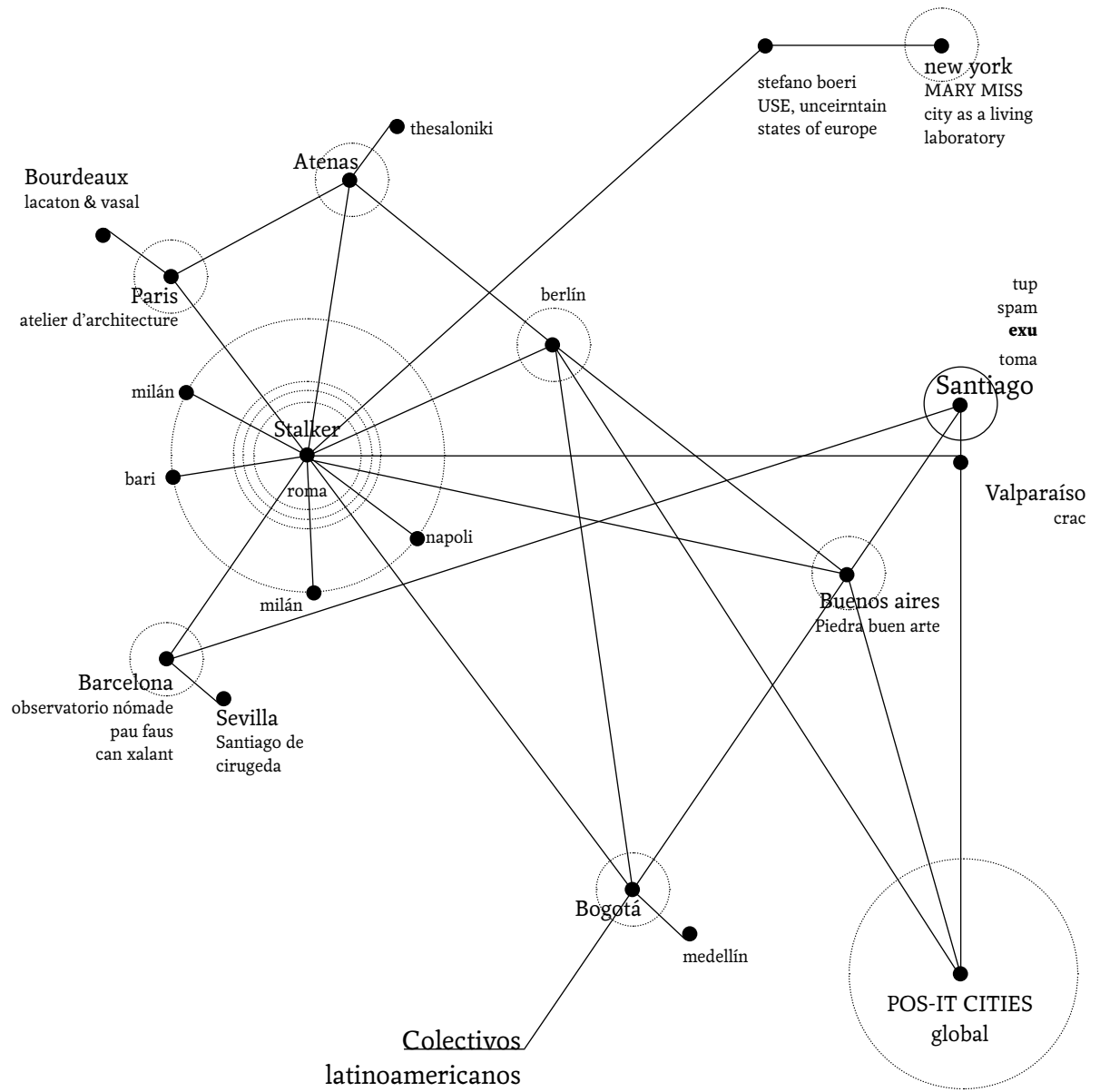
5.3 Cómo

El modo se hace factible desde la práctica del andar tanto a pie como en bicicleta en el territorio físico comunal y del terreno específico. El resultado de este recorrido es la consolidación de ciertas rutas, es abrirse camino hacia lo desconocido.

Para esto la metodología se organiza en rutas a pie móviles y estáticas, rutas en bicicleta y lecturas. Esto acompañado de una serie de entrevistas acordadas o improvisadas con diferentes entidades que tienen relación con el territorio físico comunal-metropolitano y que tienen un rol político activo. Este encuentro, y a veces desencuentro, con diferentes personas fueron en el camino enriqueciendo y aportando en mi percepción de la realidad actual y del pasado paisaje periférico metropolitano, del estado actual del ordenamiento territorial en Chile y de la relación que tienen los diferentes organismos con los ciudadanos.



Imagen de César Carrasco: conversación con temporero, 10.05.2015.



Red global de Colectivos del andar
 Imagen de autoría propia, fuente: Colectivo Exploraciones Urbanas

5.4 Contextualización nacional de la herramienta

Actualmente en Chile existe un colectivo llamado Exploraciones Urbanas que nace como una respuesta a la inquietud de los métodos de enseñanza tradicionales en la Facultad de Arquitectura de Urbanismo de la Universidad de Chile [FAU]. Esto ocurre dentro del contexto de las movilizaciones estudiantiles en esta casa de estudios el año 2011.

EXU

Exploraciones urbanas es un colectivo nómada y colaborativo que utiliza el caminar como una herramienta de investigación territorial. Se llama exploración por la intención de desvincularla lo más posible a la búsqueda de lo obvio, asumiendo que la ciudad es tan diversa, compleja y llena de fenómenos que puede llegar a entregar mucho más de lo que uno podría imaginar previamente.

La ciudad está en constante movimiento, por lo tanto la propuesta es a comprenderla desde allí. Es también una plataforma abierta e interdisciplinar para conversar, discutir, documentar y proponer en base a lo que observamos, dando especial importancia a la participación ciudadana, a re-pensar la ciudad desde las opiniones y visiones de las personas que la habitan, desde lo colectivo.

Estas experiencias se realizan a través de caminatas grupales en donde hay una intención de ruta previa determinada por los propios intereses de los participantes y un tema genérico de investigación territorial. Las caminatas siempre han tenido un carácter público con una convocatoria abierta y gratuita.

5.5 Yo, mi proyecto de Título y las Exploraciones

Durante el año 2014 en el primer semestre tomé el curso cfg de Exploraciones Urbanas. Desde allí pude entender sobre la experiencia del errabundeo urbano, valoré su importancia y descubrí que las posibilidades que otorga la herramienta del andar son infinitas, colectivas e integrales.

Creo que el andar es un punto de conexión que tenemos la mayoría de los seres humanos, casi todos. Es por esto que parece coherente analizar el territorio, en cuanto a investigar, desde su mismo habitar desde nuestra condición bípeda. Ahora, soy parte del colectivo y el segundo semestre 2014 el proyecto del curso en la FAU se llamó **Huellas de**

Fundación, la intención fue bordear los primeros límites que tuvo Santiago entendiendo estos como las intervención de los cursos de agua y la construcción del ferrocarril. Es aquí donde esta experiencia tiene directa relación con mi proceso de titulación, ya que empezamos con las rutas hacia el sur poniente de la provincia de Santiago y atravesamos Maipú.

La primera parte del curso tuvo una ruta desde el Parque Quinta Normal hasta la desembocadura del Zanjón de la Aguada en el río Mapocho, para luego pasar por el terreno escogido para mi Proyecto de Titulación y finalizar más allá del límite urbano comunal y del futuro límite urbano. Descubrí los lugares que el PRMS100 propone como zona de expansión urbana en Maipú, y desde el andar, este lugar se consolidó como el gran vacío urbano de Maipú que nos evoca a un estado de instropección, todos los caminates quedamos congelados ante la realidad actual de la Planificación Urbana en Santiago de Chile.

A su vez EXU es parte de una red global colaborativa que explora los lugares a través del andar, siendo su origen Stalker, colectivo de Francesco Careri en Italia, autor del libro "Walkscapes, el andar como práctica estética".

6.1 Biodiversidad del Ecosistema Urbano

6.1.1 Corredor Verde en la Región Metropolitana

Varela [2003] en su memoria de ingeniero forestal propone un conjunto de corredores verdes para la Región Metropolitana, los cuales tendrían el rol específico de asegurar y fortalecer la presencia de aves en la zona urbana. Para su consolidación deben existir tres condiciones: continuidad del dosel arbóreo, complejidad estructural de la vegetación, y capacidad de aislación del entorno urbanizado [Varela, 2003].

Estos corredores corresponden a ríos, canales, vías férreas y avenidas, y fueron diseñados para contribuir a la riqueza de aves en la zona urbana. Varela manifiesta que la efectividad de los corredores verdes dependerá de la continuidad de las tres condiciones ya mencionadas. Así, en primera instancia, dichos corredores podrían aumentar la abundancia de aves, mientras que con el paso del tiempo podrían contribuir al aumento gradual de su riqueza [Meza-Katunarc-Rovira-Rebolledo, 2013].

6.1.2 Áreas favorables para la riqueza de Fauna vertebrada [AFRF]

Según Meza-Katunarc-Rovira-Rebolledo [2013] los factores que contribuyen a la riqueza potencial de fauna vertebrada -especies de aves, micromamíferos y herpetofauna-, y sus correspondientes variables utilizadas en el análisis multicriterio que utilizaron para el estudio en la Región
28 Metropolitana son: perturbaciones antrópicas, energía presente en el sistema, heterogeneidad de usos de suelo, complejidad de usos de suelo y áreas naturales. Ellos afirman que actualmente la zona urbana no favorecería al aumento de la riqueza de fauna -como indica la cartografía dentro del primer cuadrado segmentado-, siendo las especies más afectadas aquellas que habitan en el suelo -anfibios, reptiles, roedores-.

A su vez indican que en términos de la biodiversidad de vegetación y fauna dentro de áreas verdes: “las áreas verdes de propiedad pública presentan gran cantidad de polígonos de pequeña superficie y bajo IRPF, las de propiedad privada

se concentran en menos polígonos de mayor tamaño y valores más altos de IRPF” [Meza-Katunarc-Rovira-Rebolledo, p:9, 2013].

La cartografía demuestra claramente que las AFRF se concentran en la zona nororiente de la región. Al poniente el caso de Maipú es que, después del límite urbano administrativo el IRPF aumenta, sin embargo por la comuna pasan dos posibles corredores verdes de Varela dentro de lo urbano: **Américo Vespucio** y **Zanjón de la Aguada**, los cuales se intersectan en el nodo vial Américo Vespucio/Los Pajaritos/Ruta78. Esto es favorable para la comuna por dos razones, la consolidación de estos dos corredores verdes favorecería el fortalecimiento y creación de ambientes que configuren un hábitat continuo para la avifauna y otros individuos dentro de la zona urbana. También porque son posibles vinculadores entre las áreas verdes urbanas existentes de menor IRPF y las zonas *más naturales* de mayor IRPF que suelen esparcirse fuera del perímetro urbano hacia las áreas periurbanas hasta lo rural. En Maipú son los corredores biológicos que forman los canales de regadío, los cerros islas -Lo Aguirre- y estribaciones de la precordillera de la costa.

Tal situación en favor de la biodiversidad dentro de la ciudad debe ser un tema de los **proyectos urbanos tanto públicos como privados**, ya que la elección de las disposiciones y materias que los concretan, por ejemplo una área verde, tienen directa relación con la posible existencia de fauna dentro de zonas urbanas. Con respecto a la avifauna “hasta ahora, se ha comprobado que las especies forrajeras y que anidan en el suelo no se ven favorecidas por los procesos de urbanización [Ikin et al. 2012], lo que se constató en los estudios de Díaz & Armesto [2003], quienes detectaron que las aves que utilizan como hábitat las construcciones, follaje, y suelo-árboles eran capaces de colonizar las ciudades, a diferencia de la avifauna de suelo. De lo anterior, podemos inferir que las condiciones para albergar micromamíferos y reptiles serían muy restringidas, pues la cobertura herbácea y/o suelo no logra ser colonizada por especies [Meza-Katunarc-Rovira-Rebolledo, p:10, 2013].

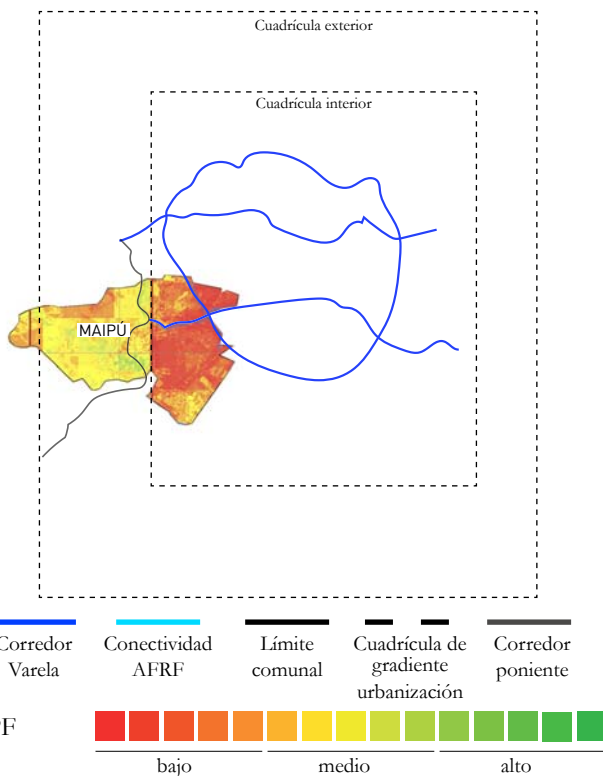
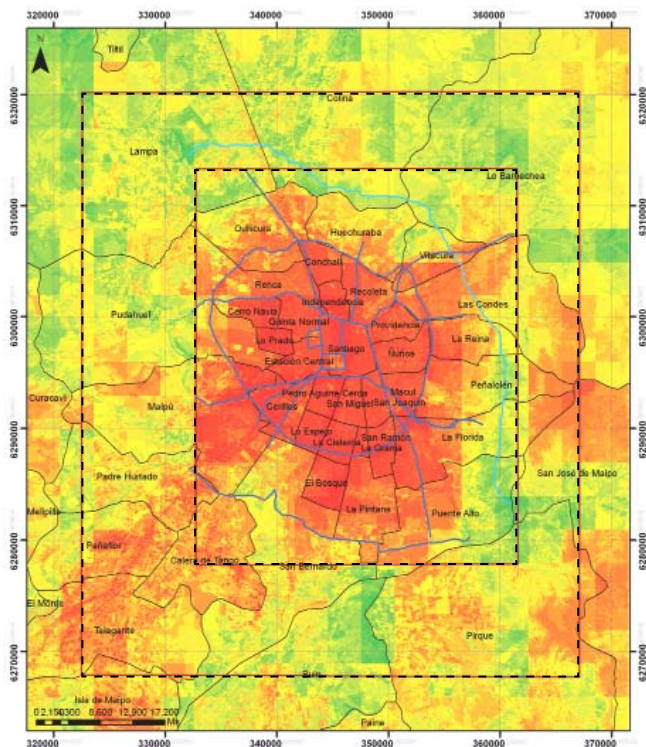


Imagen intervenida del estudio de Meza-Katunatic-Rovira-Rebolledo [2013]: fig. 2: Áreas favorables para la riqueza de fauna vertebrada [AFRF] ubicadas en el área de estudio. Se representan cuadrículas a fin de demarcar un gradiente de urbanización; conectividad entre AFRF; y corredores verdes para aves de autoría de Varela [2003].

Dentro de este contexto es que se pueden realizar medidas concretas para aumentar la presencia de *fauna urbana*, en particular de las aves. Ya que, al habitar generalmente en espacios aéreos tienen mayor posibilidad de convivir con los seres humanos que habitamos en el suelo. Díaz y Armesto [2003] afirman tras su estudio entre 1998-1999 en La Reina que, “en la ciudad, las aves que habitan los árboles pueden percibir el follaje de las copas como un hábitat más continuo por sobre las calles y casas. En cambio, las aves que habitan el suelo se enfrentan a un ambiente disrupcto por calles y casas, lleno de barreras, como avenidas transitadas, y de depredadores, tales como gatos y perros domésticos. Por lo tanto, las especies con mayores probabilidades de sobrevivir en los ambientes urbanos son las aves de follaje y las aves de árboles-suelo”.

6.1.3 Conservación de las aves en ambientes urbanos

En Chile la zona central es la región con mayor número de especies endémicas a escala global [Estades, 2004], por lo que es una zona para la conservación de la biodiversidad silvestre a escala global. Dentro de este escenario en Maipú existe un sitio prioritario para la conservación de biodiversidad: trébol I, sin embargo algunas investigaciones han descubierto que en cuanto a la biodiversidad de avifauna, las aves no siempre eligen estos polígonos de conservación como refugio, fuente de alimento y lugar para la nidificación. Es por eso que algunos estudios locales han investigado dentro de Santiago la presencia de aves en zonas urbanas [Solar Hoffmann, 1975; Estades, 1995; Hough, 1995; Urquiza, 1998; Cristián Estades, 1999; Pavez, 1999; Urquiza & Mella, 2002; ; Díaz & Amesto, 2003]. “En la zona central existen más de **80 especies de aves terrestres**, muchas de las cuales han sido observadas dentro de la ciudad” [Díaz y Armesto, 2003].

29

Dentro de estos estudios la zona oriente de Santiago es la que ha sido más investigada, no así el sector poniente -a excepción de tesis en el Centro de Investigación Germán Greve de la Facultad de Agronomía de la Universidad de Chile en donde se han hecho estudios que corresponden a la zona rural de Maipú y al Trébol I-

¿dónde habita la avifauna urbana?

Los investigadores han concluido que la riqueza de aves aumenta significativamente cuando a su vez hay mayor cantidad de follaje arbóreo nativo. “Muchas especies nativas como el quillay y el peumo favorecen a las aves, en cambio,

algunos árboles comunes en plazas y avenidas como el plátano oriental no favorecen a las aves” [Díaz y Armesto, p:35, 2003]. Pero en términos generales, la preferencia de las aves hacia la vegetación endémica no es radical, ya que si observamos las especies vegetales que componen nuestras áreas verdes urbanas, veremos que éstas corresponden en su mayoría a especies exóticas. Por tanto, la avifauna se ha adaptado a través del tiempo y ha sobrevivido con la vegetación que ofrecen estos espacios permeables en la urbe. He aquí la importancia de la complejidad estructural vegetal de las áreas verdes en la ciudad, tanto públicas como privadas, y dentro de lo administrativamente urbano como en lo rural para la conservación de la avifauna. “El diseño de parques, plazas y jardines que privilegie la presencia de áreas verdes forestadas con plantas y árboles favorables para las aves, y que permita que los árboles desarrollen un dosel frondoso puede aumentar la riqueza de aves dentro de la ciudad, haciendo posible la conservación de aves nativas en los espacios urbanos de Santiago” [Díaz y Armesto, p:37, 2003].

6.1.4 Estrategias para la conservación de la avifauna urbana según Díaz & Armesto [2003]

1. Forestar plazas y jardines con especies de arbustos y árboles nativos, como quillay, lingue y peumo.
2. Mantener y favorecer el desarrollo de plantas y árboles que produzcan flores y frutos favorables para las aves, como el caqui, la fucsia y los acacios parasitados por quintral.
3. Mantener los grandes árboles existentes en casas, calles y parques.
4. Permitir que los árboles desarrollen un follaje frondoso. Frecuentemente, los árboles son podados de tal manera que se elimina prácticamente todo el follaje, que constituye hábitat para las aves. Eliminar el follaje es como eliminar los árboles.
5. Permitir que los árboles mantengan ramas muertas y con cavidades. Estas ramas son fuente de alimento para muchas aves insectívoras, y las cavidades son sitios de nidificación para aves como el chercán, el carpinterito, el rayadito o el comesebo.
6. Mantener jardines empastados junto a sectores con árboles para especies de árboles-suelo.
7. Evitar el uso de plantas que no representan hábitat para la mayoría de las aves, como las especies del género *Platanus*.
8. Realizar más estudios que analicen la importancia de

las plantas y árboles para las aves, tanto nativos como exóticos.

9. Realizar estudios específicos para la conservación de las aves del suelo en ambientes antropogenizados.
10. Realizar estudios específicos sobre otros efectos de la urbanización sobre las aves, como el impacto producido por el ruido, los transeúntes y los animales domésticos, y proponer medidas para minimizar estos impactos. Los animales domésticos pueden ser fuertes depredadores de aves y de sus nidos, limitando la presencia de aves en ambientes urbanos.
11. Analizar el potencial de la ciudad como hábitat de grandes rapaces y de aves acuáticas.
12. Realizar monitoreos periódicos tanto de las aves, como de la vegetación urbana, de las construcciones y de los animales domésticos, para determinar cómo los cambios en el ambiente urbano afectan las poblaciones de aves a lo largo del tiempo.
13. Desarrollar programas de monitoreo de aves que incluyan ciudadanos voluntarios interesados en conocer y conservar las aves en la ciudad.

6.1.5 Concepto de islas biogeografías de Mac Arthur & Wilson [1967]

Algunas investigaciones que abordan temas de conservación de la biodiversidad dentro de la ciudad utilizan esta teoría para escoger y relacionar las áreas de estudio. La teoría propone principios de análisis sobre la riqueza de especies en islas, las cuales no deben estar necesariamente rodeadas por el mar, sino que por un contexto inapropiado para la sobrevivencia de ciertos individuos [fauna]. Las islas pueden ser en el caso Santiago los cerros y lomas islas, los parques, los sitios baldíos, terrenos de cultivo, basurales, etc., todo terreno permeable que esté rodeado de la matriz urbana.

Los sitios permeables [islas] -los cuales pueden tener mayor o menor intervención antrópica- pueden entre sí tener relación alguna con el “continente” [otra isla] según dos factores: la distancia entre islas y el tamaño de la misma. La teoría afirma que, a mayor distancia de una isla con el continente, la probabilidad de recibir fauna inmigrante aumenta. Además de que a mayor tamaño de la isla existe menor riesgo de extinción de especies, por lo cual a menor tamaño debería existir una menor cantidad de ellas. Por un lado se especula en cuanto al número de individuos según distancia -inmigración- y por el otro al número de especies según tamaño de isla -diversidad-, ambos determinarían la riqueza de la isla.

6.2 Hacia un nuevo concepto de paisaje

Jardín en Movimiento

"El vacío arquitectónico contiene un lleno biológico donde se escenifica el movimiento, es decir, la realidad del jardín"

[Gilles Clément, El jardín en movimiento, p:28].

Es aquí donde el ensayo *El jardín en movimiento* de Gilles Clément [2012] tiene directa coherencia con respecto al diseño de las áreas permeables para la ciudad que puedan poner en relación a la avifauna y otros individuos con los humanos en pos de un espacio integrador, y de bajo costo de implementación y mantención.

Dentro y fuera de lo legalmente urbano en la ciudad, existen suelos baldíos que suelen ser más complejos que los suelos que tienen intervención antrópica. Baldío [del original francés *friche*], quiere decir "lugar de vida extremo, vía de acceso al clímax"[Clément, p:21], en donde su traducción más directa es *terreno abandonado*.

En términos de complejidad vegetal este tipo de terrenos va evolucionando a través del tiempo, encuentra su propio ecosistema que permite su sobrevivencia, ya sea dentro de *lo urbano* -ex terreno cultivado o en desuso - o fuera en *lo rural*. Esta orgánica está estrechamente relacionada con la presencia de seres vivos que habitan o transitan por el lugar -aves, insectos, perros y gatos- y las condiciones dinámicas temporales que lo afectan -temperatura, viento y agua. "El abandono de un suelo es, efectivamente, una condición esencial para que se desencadene el proceso que conduce a que una tierra, con anterioridad dedicada al monocultivo, reciba progresivas decenas y decenas de especies diferentes dentro de un orden conocido"[Clément, p:22].

Dentro de esta visión se define como **Jardín en Movimiento** al curso dinámico y evolutivo del jardín, catalizado por la gestión necesaria que se produce dentro de un vacío para provocar de manera algo controlada el movimiento biológico de las materias vegetales.

Los parques tradicionales dentro de Santiago suelen desarrollar una *imagen pictórica* de espacio vegetal en donde predomina el césped como principal estrato herbáceo y

escacea la vegetación nativa local. El Jardín en Movimiento propone plantear jardines públicos y privados permeables que tengan una coherencia con las variables ambientales y entidades que influyen en cada sitio. Esto implica dejar de considerar la vegetación espontánea como maleza, aquí las hierbas buenas de las malas no se separan sino que la mezcla de aquellas produce un carácter biológico que permite fijar el emplazamiento y forma de masas de flores. [Clément, p:28].

Así el Jardín en Movimiento es un paisaje mutante. "En consecuencia, se produce una modificación permanente del aspecto del jardín, ya que las masas de flores no solo se transforman según las estaciones -como en cualquier otro jardín-, sino que, y sobre todo, aparecen y desaparecen en lugares no previstos del jardín, de manera que los recorridos varían de un momento al siguiente" [ídem]. El Jardín en Movimiento es la gestión de un paisaje definido por rutas, es de hecho este enjambre el que define el término jardín de Gilles Clément.

6.4 Plataforma para la Educación Ambiental en la ciudad. Rol educativo de la Agricultura Urbana [AU] en el espacio público

En la ciudad existe una plataforma de aprendizaje que produce inquietud hoy en Santiago de Chile y en otras ciudades: la Agricultura Urbana [AU], ésta tiende a proponer la producción de alimento en espacios reducidos y a ser un espacio urbano de relación directa con los espacios permeables, su contexto local a escala barrial, urbana y territorial.

Según María Contesse [2014] en Chile existe una oportunidad de la AU como área verde urbana, considerando que la AU 31 permite que:

- i) los ciudadanos pueden asumir la mantención y administración de los espacios verdes urbanos;
- ii) en que las instituciones públicas cuentan con mecanismos para disponer áreas verdes no mantenidas, sitios baldíos/ eriazos y techos públicos para la AU
- iii) las áreas verdes sean espacios donde los usos públicos e individuales coexistan, sin perder su carácter colectivo y acceso público.

Finalmente, la AU no debe entenderse como un sustituto a los parques y plazas, sino como una forma de área verde complementaria a éstos, con su valor y atributos distintivos.

6.5 Volver a caminar, y así a jugar.

6.5.1 El viaje a pie como experiencia

El acto de andar fue esencial para los nómada y después para los sedentarios, se ha corroborado que el sitio en donde se encontraban sitios de caza posteriormente se emplazaron actividades neolíticas relevantes como las zonas de difusión megalíticas, hecho que hace pensar que existió una directa relación entre el menhir -como primera arquitectura- y el recorrido [Careri, Francesco; 2013].

El errabundeo de las primeras migraciones humanas en busca de la sobrevivencia -paleolítico- y su posterior transhumancia nómada, deja a su paso la primera acción artificial de organización del territorio: el menhir. Aún se especula sobre el fundamento de su existencia y significado, sin embargo no podemos dejar de valorar lo que aquello produce hasta hoy: una referencia. Antes los humanos viajaron atravesando a pie continentes, al parecer sin mucha dificultad física pero quizás fue gracias a las georeferencias de los menhires situados en el espacio de escala territorial, los cuales al parecer estaban directamente relacionados con las rutas comerciales y con una zona neutra entre pueblos diferentes [Careri, Francesco, p:47;2013]. El menhir consolidaba un lugar de pausa en el mundo y en el que además los viajeros rotaban durante el paso del tiempo. Lugar de encuentro y sitio para el rito.

6.5.2 Revaloración del andar desde el SXX

Desde los años 20 que desde el ámbito del arte, se ha indagado sobre la inquietud de que, posterior al desarrollo tecnológico y a la invención del automóvil, los seres humanos hemos dejado de caminar errando -contrario al flâneur burgués-, y que ésta es una herramienta que nos permite percibir de otra manera nuestro entorno. Desde este ámbito se pueden nombrar diversos artistas, movimientos y teóricos que han reflexionado sobre el caminar dentro de las zonas urbanas con diferentes motivaciones y fines, lo cual va de la mano de la intención de *superación del arte*, se pretende acabar con la ausencia de acción en lo cotidiano y distanciamiento del arte con la vida misma. Esta intención se acercan al ámbito de la arquitectura con la reflexión de que ésta nace desde el recorrido, desde lo nómada y el movimiento errático. Y a su vez el arte se integra a la intervención urbana, siendo la ciudad un campo de acción a explorar desde el andar.

● Readymade dadaísta > peregrinación laica hacia una iglesia cristiana en estado de abandono, caminatas por lugares banales de la ciudad.

● Deambulación surrealista > errar hasta llegar a un estado de hipnosis para descubrir el inconsciente del territorio, lachez tout de André Bretón. Caminata que duró días sobre un vacío, un atraveso del campo abierto desde Blois a Romorantin. Trouvailles, acontecimientos inesperados, juegos colectivos, mapas influenciados. Ciudad líquida.

● Los situacionistas, anterior Internacional letrista > perderse en la ciudad como acto político de anti arte y como respuesta al sistema capitalista de posguerra. La deriva como actividad lúdica e inconsciente que pretende jugar e investigar desde una mirada psicogeográfica dentro de lo urbano, el cual desde allí es un lugar para las aventuras, habitar con pasión. Teoría de la Deriva de Guy Debord, ciudad lúdica.

● **Deriva:** “modo de comportamiento experimental, ligado a las condiciones de la sociedad humana; técnica de paso fugaz a través de ambientes diversos”.

● **Situación Construida:** “momento de la vida concreta, deliberadamente construido por medio de la organización colectiva de un ambiente unitario y de un juego de acontecimientos”.

● **Psicogeografía:** “estudio de los efectos precisos del medio geográfico, acondicionado o no conscientemente, sobre el comportamiento afectivo de los individuos”.

[Internationale Situationniste, Définitions, París 1958]

● La Nueva Babilonia de Constant, proyecto urbano. “Un territorio para nómadas a escala planetaria” [Constant, 1974].

● Land Art > del menhir al recorrido. El viaje de Tony Smith por la construcción de una autopista de NY comienza un proceso de arte territorial en donde el recorrido es lo más importante.

● Francesco Careri > Walkscapes, el andar como práctica estética. Recopilación de la historia del andar desde una mirada arquitectónica-urbana. Plantea la Ciudad Difusa, los *vacíos urbanos* y fundamento de Stalker.

● **Vacíos:** retazos que le dan la espalda a la ciudad con el fin de organizar una vida autónoma y paralela, y sin embargo están habitados [Francesco Careri, p:149].

● Stalker > laboratorio interdisciplinario de investigación desde el andar con sede en Roma, Italia.

6.6 Continuación de la investigación iniciada en Seminario

6.6.1 Sobre el juego en la ciudad: Playscapes

En mi seminario de investigación hice referencia a la actividad lúdica y a su relación con el ser humano urbano en la ciudad contemporánea, su significado y características, para lo cual tomé el caso de estudio del Juego Circense en Santiago, una comunidad paralela que se superpone y convive con la ciudad moderna.

El ser humano es innatamente un jugador en su condición de animal, el juego entonces sería más antiguo que la cultura, como afirman los situacionistas la cultura empieza cuando acaba lo útil. Los animales juegan lo mismo que los hombres [Huizinga, 2007], sin embargo las personas al darse cuenta de que están jugando -jugar es una actitud, se decide jugar- se diferencian de la condición animal, se vuelve más complejo, asumiendo que somos más que seres racionales, puesto que el juego es irracional. Johan Huizinga fue un holandés, profesor, filósofo e historiador que considera al juego como un fenómeno cultural, y que todo el quehacer del hombre no es más que un juego. En *Homo Ludens* confiesa que para él la cultura humana brota del juego [como juego] y en él se desarrolla. “Porque no se trata, para mí, del lugar que al juego corresponda entre las demás manifestaciones de la cultura, sino en qué grado la cultura misma ofrece un carácter de juego” [íbid].

Relacionando esta noción de juego a la ciudad actual podríamos decir que la saturación de reglas y control sobre la ciudad moderna han hecho que la idea de jugar en ella esté casi completamente anulada. A excepción de *comunidades paralelas*, en donde sí existe una intención y noción de juego, que inconsciente o no a sus protagonistas, logra desarrollar una capacidad lúdica y transportar a los individuos a otras tipologías de espacios urbanos. Esta capacidad de generar otras modalidades de comportamiento irracional pone en relación entidades como la emoción, el espíritu y el cuerpo, a través de una interacción social que genera cultura desde la capacidad que tiene el hombre de *perder la cabeza*.

El juego antecede a la cultura y cuando ésta aparece la acompaña y penetra en ella. “El juego en nuestra conciencia se opone a lo serio” [íbid], por esto es que si queremos identificar las actitudes lúdicas dentro del marco de la ciudad, debemos *desenfocar la mirada* de las actividades serias

y observar que ocurre *entre lo serio*.

Es aquí donde aparece el concepto de Playscape, el cual se define como: **paisajes temporales del juego urbano individual y colectivo**. Este paraje es provocado por las acciones de una **comunidad paralela** que redefine el espacio público urbano. Playscape deviene del inglés PLAY que significa *juego libre*, lo contrario a GAME -juego normado-, SCAPE significa escapar, ir hacia una dirección indeterminada, contrario a la función que tiene un objetivo definido. Un Playscape tiene el rol de jugar libremente sin un objetivo alguno.

El Playscape permite la presencia de lo colectivo en una sociedad que continúa definida en su mayoría por lo utilitario e individual. Jugar es una decisión que se aleja de la concepción de Ciudad Moderna Globalizada y que encuentra lugar en la ciudad fragmentada. Así los playscapes configuran una red de ciudades colectivas, flexibles, autónomas y creativas, que reconquistan espacios públicos ya existentes -al utilizarlos- y crean otros nuevos denominados **espacios dóciles**, los cuales se caracterizan por estar dotados de una atmósfera sensible que permite el desarrollo tanto de lo individual como de lo colectivo en la ciudad.

Un paisaje dócil, es un espacio blando en donde la colectividad se desenvuelve de manera fluida entendiendo el movimiento de la ciudad. Una situación que ocurre en algún espacio de la urbe que no estaba destinado necesariamente para su devenir, y que requiere una densidad de cuerpos que puedan participar activa o pasivamente en el evento, necesita una flexibilidad temporal para detectarse, siendo un paisaje dócil del juego provocador de un actuar irracional [característica esencial del juego]. Cuerpo, infraestructura y tiempo [medio] son los elementos vivos que *juegan* entre agentes culturales económicos, políticos, ecológicos, ideológicos y tecnológicos que conforman la sociedad santiaguina actual. Dicha intermitente relación es la que produce la colectividad, la cual es capaz de catalizar una red de nuevas ciudades socialmente construidas. Tales neourbes escapan de lo habitual-real, se ordenan según sus propias leyes y lenguajes y surgen superpuestas a la Ciudad Moderna.

dónde

Dentro de este contexto político ciudadano es que, meditando, recordé un terreno en la comuna de Maipú que tiene las características de abandono de uso público y potencialidad estética en cuanto a un lugar para el tiempo libre. Físicamente es un archipiélago de desiertos urbanos, con esto me refiero al conjunto de superficies inconexas -islas- que juntas -archipiélago- se encuentran entre vías de alta velocidad motora -agua- en donde el peatón no tiene cabida alguna. Este lugar se encuentra en la comuna de Maipú y ha estado en mi retina desde hace unos años por estar en medio de Los Pajaritos, corredor intercomunal que solía atravesar pero no habitar.

Lo grandioso de este sitio es que siempre, cada vez que lo contemplaba no podía dejar de hacerlo, su atractivo me producía una cierta sensación de pausa y curiosidad a la vez. El archipiélago es una apertura al horizonte y al cielo, la cuenca se posiciona en este vacío de Maipú las cordilleras lo rodean, las aves sobre vuelan el lugar. Lugar inédito, retazo de vida.

Esto no debería desaparecer.

Vacío por tanto,
como ausencia,
pero también
como promesa,
como encuentro,
como espacio
de lo posible,
expectación.”

[Sola de Morales, Ignasi
p:126; 1995]

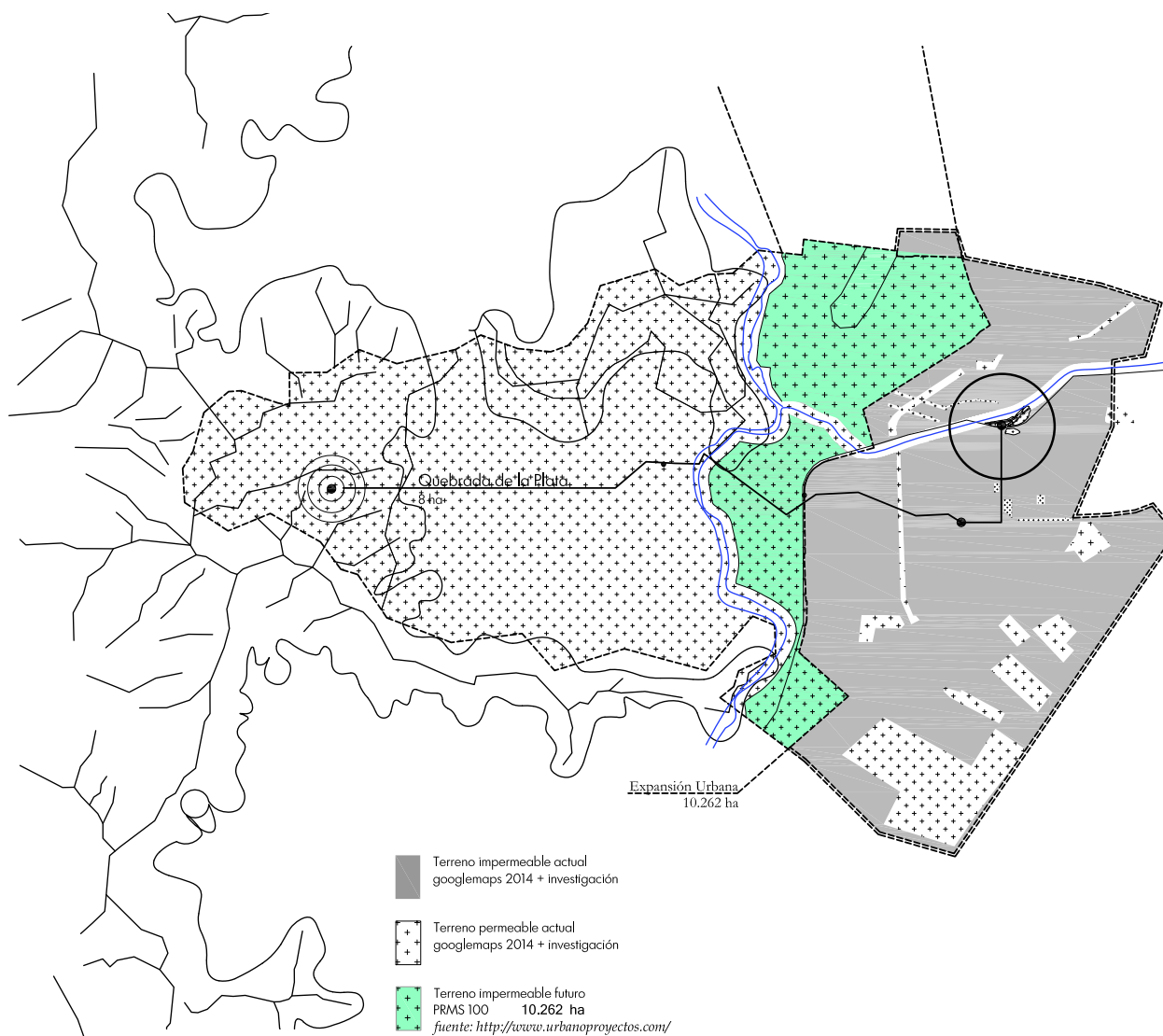
Elección del Lugar

¿Cuál es la ubicación escogida para la localización del proyecto?

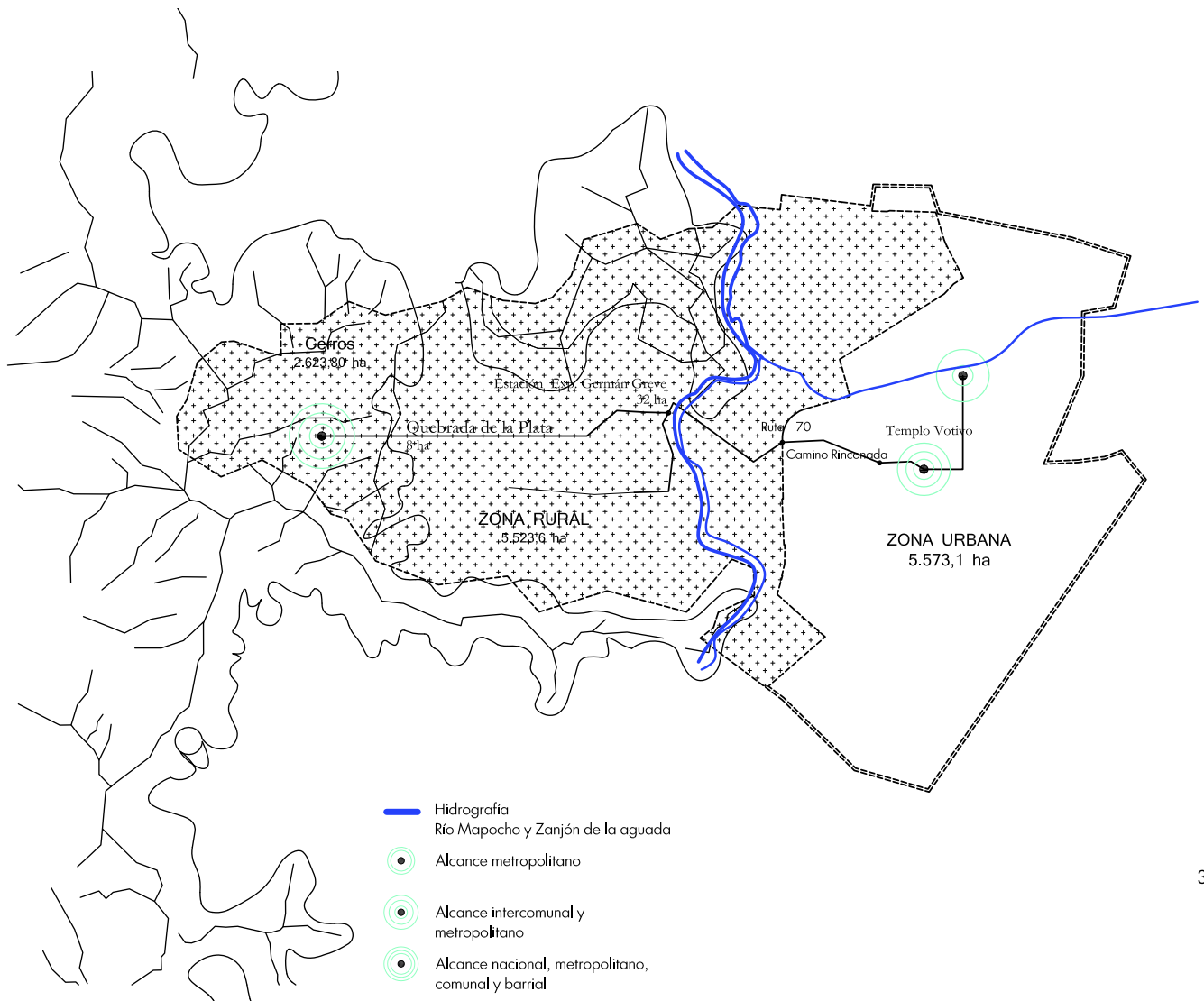
Un vacío inconexo en Maipú: un archipiélago de islas conformado por el nudo vial
Américo Vespucio, Los Pajaritos y la ruta 78



1.1 Contexto Comunal



Maipú | Permeabilidad de suelo
Imagen: diagrama de autoría propia basado en PRMS100



Maipú | Influencia para el territorio metropolitano
 Imagen: diagrama de autoría propia basado en radio de influencia conceptual

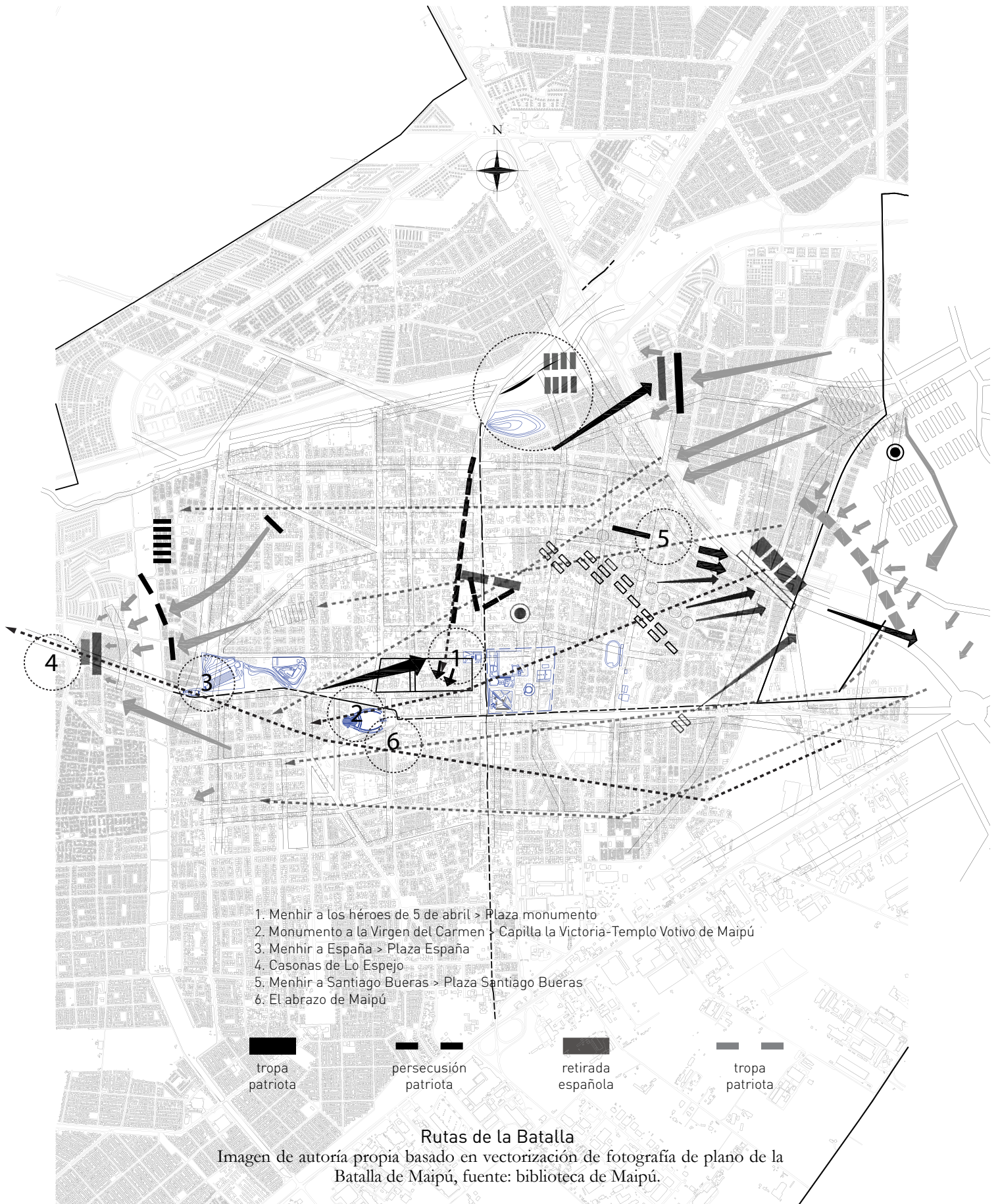
1.2

Contexto Histórico del espacio público en Maipú

¿Qué acciones fueron realizadas para escoger la localización del proyecto?

Si bien la identificación del terreno fue primordialmente provocada por la curiosidad del atractivo físico del lugar, desde que empecé a investigar la comuna de Maipú fui confirmando mi inquietud. Al paso del tiempo descubrí algo que tenía relación directa con mi área de interés, tema y herramienta de investigación propuesta: Maipú se originó desde las huellas de la Batalla de Maipú, las cuales las considero las primeras rutas del andar que por su peso histórico y territorial fueron capaces de trascender hasta el día de hoy en la configuración urbana tangible e intangible de esta parte de la capital -sin menospreciar las acciones de los asentamientos indígenas anteriores a la colonización-.

La principal estrategia fue indagar sobre el terreno, quiénes eran los propietarios, qué uso de suelo tenía, en qué estado se encuentran hoy en día, con qué equipamiento, corredores biológicos y otras comunidades comunales se relaciona al lugar. Para esto empecé a habitar la comuna de Maipú como una ciudadana activa a pie y en bicicleta.



1. Menhir a los héroes de 5 de abril > Plaza monumento
2. Monumento a la Virgen del Carmen > Capilla la Victoria-Templo Votivo de Maipú
3. Menhir a España > Plaza España
4. Casonas de Lo Espejo
5. Menhir a Santiago Bueras > Plaza Santiago Bueras
6. El abrazo de Maipú

tropa patriota
 persecución patriota
 retirada española
 tropa patriota

Rutas de la Batalla
 Imagen de autoría propia basado en vectorización de fotografía de plano de la Batalla de Maipú, fuente: biblioteca de Maipú.

Criterios de elección del lugar del proyecto Comuna de Maipú: por qué aquí y no en otro lugar

La elección de trabajar en la comuna de Maipú nace a partir de un terreno particular ubicado dentro de la comuna: un archipiélago de islas entre los ríos urbanos -vías expresas y avenidas troncales-, rodeado por aves locales-migratorias y atravesado por el zanjón de la aguada al poniente de la cuenca del Maipo. La composición y emplazamiento del lugar están directamente relacionados con el tema de investigación: límite, desiertos y rutas. Aquí se produce el enfrentamiento de usos de suelo de alta y baja velocidad [vivienda-autopista y corredor intercomunal-parque], la composición tiene suelos construidos abiertos y baldíos lo cual permite una apertura hacia el ecosistema urbano, y finalmente el lugar es atravesado por rutas efímeras por distintos tipos de ciudadanos.

Sin embargo para justificar con más precisión dicha elección es donde el territorio que integra aquel terreno, Maipú, toma valor fundamental para realizar un proyecto de escala urbana de carácter lúdico dentro de un área periurbana. Desde aquí elaboré tres criterios que a mi parecer juntos entre sí son coherentes con mi investigación sobre el playscape y nuestra realidad en cuanto a la percepción del espacio público en la urbe periférica.

2.1 Maipú: lugar donde aun podemos percibir la imagen urbano-territorial de la cuenca de Santiago

42 Dentro de nuestro contexto metropolitano el territorio físico que configura la comuna de Maipú es atractivo en cuanto a su diversidad de ciertos elementos: es atravesado por el canal artificial Zanjón de la Aguada que se extiende hasta encontrarse con el río Mapocho en la zona rural, su límite poniente son estribaciones de la cordillera de la costa -a 15km del centro cívico existe el lugar del 1% de la biodiversidad mundial en particular en la *Quebrada de la Plata*-, más del 50% del terreno comunal mantiene su condición artificial de paisaje rural dentro y fuera de la zona urbana preservando así islas húmedas dentro de Santiago siendo soportes para una serie de ecosistemas que permiten la coexistencia de diversos seres vivos en la ciudad y también un lugar de multifuncionalidad agraria para el ser humano

[Silva P., Rocío; 2010].

En cuanto a su topografía aún se pueden percibir los lomajes de Maipú que caracterizaban a la ex Villa Lo Espejo -Maipú y Cerrillos-, esto sumado al fresco viento poniente proveniente de la costa y del flujo de la ventilación natural de la cuenca, mantiene despierto a los ciudadanos debido a su baja densidad de lo edificado. A esta situación perceptual de las variables climáticas se suma la presencia de la niebla que se posa de manera intermitente en algunas madrugadas y tardes del invierno entre Junio y Septiembre.

En Maipú podemos percibir la **imagen urbano-territorial** de la cuenca de Santiago en cuanto a la presencia de los cordones cordilleranos, cerros isla, viento y agua que desciende desde la pre cordillera de los Andes.

2.2 Maipú, lugar de rutas

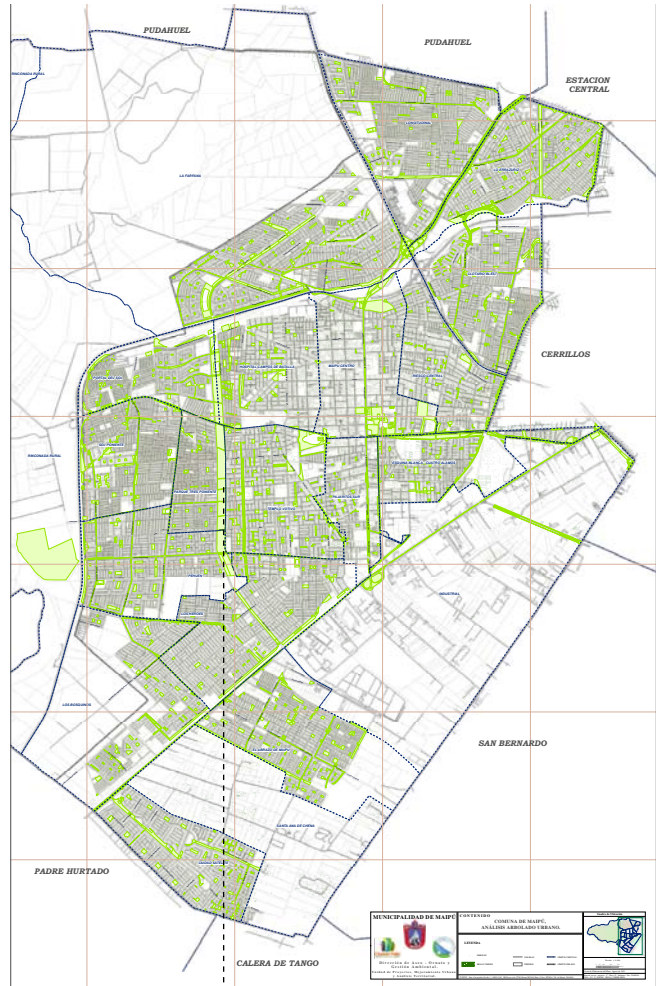
2.2.1 Maipú y su patrimonio tangible histórico

El acontecimiento de la Batalla de Maipú del 5 de abril de 1818, es fundamental en el origen de los primeros espacios públicos de la comuna, esto se debe a que a partir de esta consolidación del triunfo ante las tropas españolas, los actos bélicos entre éstos y patriotas dejan una *huella* simbólica en los *llanos del Maipo*. Estas marcas se convierten en lugares que fueron representados a través del espacio y la materia con el posicionamiento de ciertos *menhires* de la batalla, los cuales georeferencian de manera sintética los sitios emblemáticos que describieron los hechos del andar durante la batalla, siendo el más importante de todos la construcción de la Capilla de la Victoria en agradecimiento a la Virgen del Carmen -promesa que realizó el general O'Higgins a la virgen al pedir por el triunfo de la Batalla- debido a que posteriormente en el mismo lugar se construyera el Santuario Nacional de la Iglesia Católica: Templo Votivo de Maipú, obra del arquitecto Juan Martínez. La batalla se consolida como un conjunto de rutas con ciertos episodios que posteriormente se traducen en espacios públicos urbanos de carácter histórico-simbólico para Maipú.

La interpretación urbana del hecho es la proyección de la Avenida 5 de Abril, la primera calle pavimentada de la comuna, la cual nace desde el eje de simetría de la Capilla de la Victoria. Así parte del trazado urbano de Maipú, se configura desde un entendimiento simbólico del lugar originado por ser el sitio de la Batalla que consolida posteriormente el paso a la independencia de Chile. Desde allí en adelante las primeras construcciones de rol colectivo estuvieron ligadas al deporte siendo el primero de ellos el rodeo, para lo cual se realizó la construcción de la medialuna -al poniente de la actual plaza mayor-, después hubo una sucesión de estadios y canchas que eran ocupadas con mayor fricción en los tiempos estivales, siendo el más relevante la piscina municipal ubicada al norte de la actual plaza mayor.

Maipú no se fundó desde una Plaza de Armas, sino que se planificó desde un punto de vista urbano-simbólico y como un lugar para el ocio y la explotación de la tierra para la producción de alimentos. Cabe destacar que la mayoría de estos espacios públicos fueron ideados y gestionados por los primeros alcaldes de la comuna quienes eran en su principio integrantes de las mismas familias terratenientes de Maipú -Familia Vial, Llona, Riesco-, cuyos terrenos se fueron donando entre amigos para el desarrollo urbano de su propio lugar de trabajo y veraneo [Mallea, Jaime; 2014].

Con el paso del tiempo este fenómeno se perdió con la migración campo-ciudad y la expansión urbana que llegó hasta la comuna desde los '60 [Maipú Patrimonial]. Los terrenos agrícolas fueron vendidos y transformados en viviendas de baja densidad. Sin embargo, actualmente los espacios públicos consolidados de escala comunal siguen siendo los mismos, anterior a la emancipación, y lo que se ha transformado son las rutas dentro y hacia fuera del territorio comunal político administrativo. El espacio público que difiere de esta dinámica es el Parque Tres Poniente, franja lineal paralela a los Pajaritos hacia el poniente de 3km de longitud.



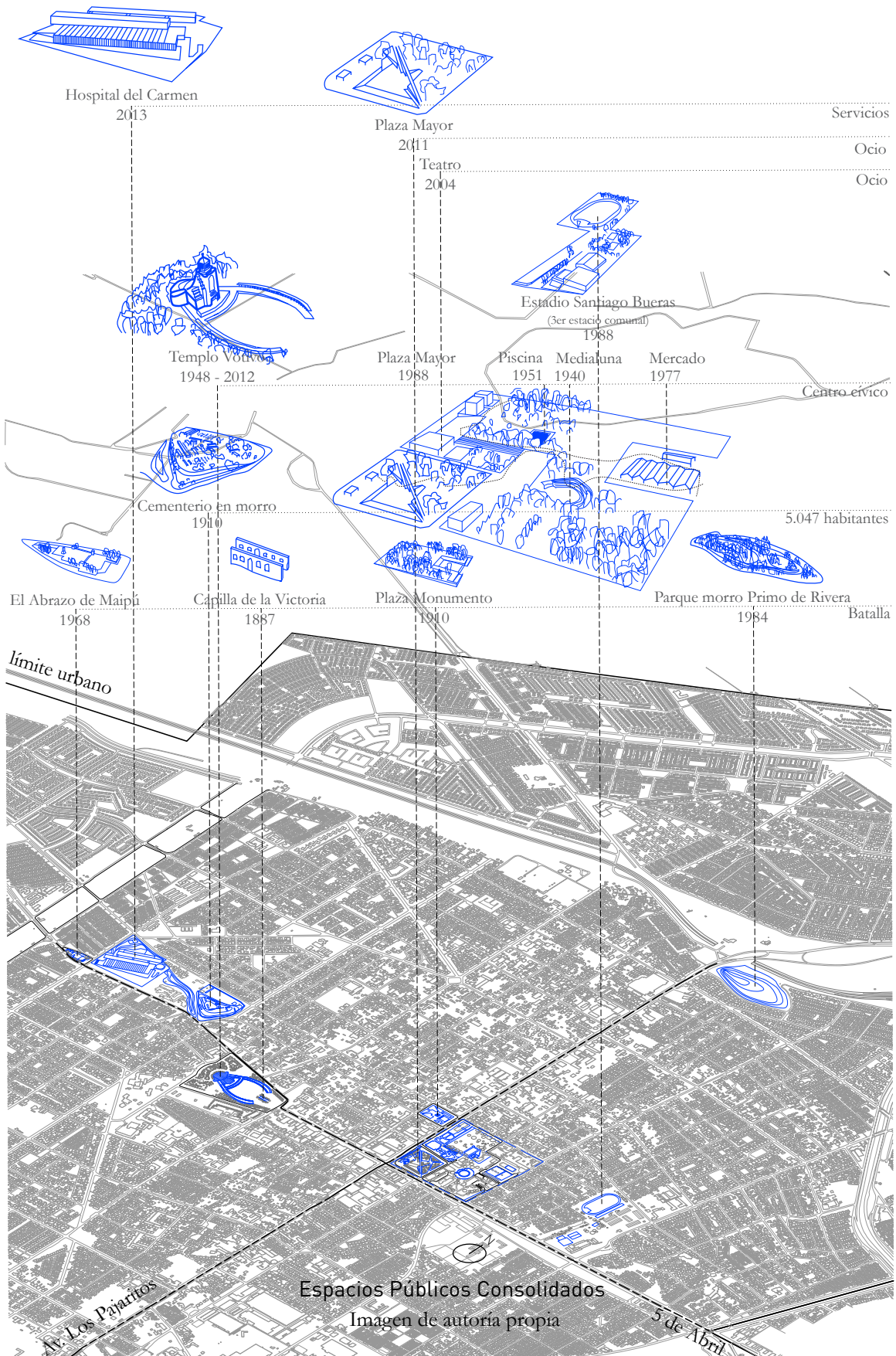
Parque tres poniente

Áreas Verdes y Masa Vegetal
fuente imagen: DAOGA Maipú, 2014

MENHIR
Plaza Monumento
1910



Menhir del Monumento a los Héroes de Maipú
fuente imagen: Museo Histórico Nacional, donación FACH 1991.



2.2.2 Maipú y Los Pajaritos: umbral intercomunal y local en peligro de extinción para la biodiversidad del ecosistema urbano

La primera ruta de transporte público estaba dada por el recorrido de los *carros de sangre* que iban desde la estación Maipú del ferrocarril hasta la capilla de la Victoria -actual templo-. Paralelo a esto el curso de Los Pajaritos es la consecuencia del pasado agropecuario. La vía se consolida por la ruta que hacían las carretas cargadas con productos agrícolas que viajaban desde los terrenos permeables surcados hacia la ciudad hormigonada plana y funcional para dirigirse hasta la Vega y Estación Central.

Posteriormente los espacios públicos se fueron organizando a través de esta vía siendo ésta la columna vertebral de la comuna cruzando la av. 5 de Abril y culminando en la antigua Estación Maipú de FFEE. -futura estación Melitren-. El nombre de calle deviene de la imagen urbana resultado del ecosistema que se producía en esta franja descrito por la relación entre la pérdida de alimento que viajaba hacia la Vega Central provocado por el vaivén de las carretas que los transportaba tirada por caballos. Las aves que anidaban en las alamedas y arbustos de esta avenida bajaban a la tierra para comer lo que el sistema de transporte de la época -carros de sangre- dejaba en el camino. Esta imagen se define como una gran *corredor biológico* que le dio nombre a esta calle.

46 Sin embargo actualmente Los Pajaritos es más bien un *corredor verde* con expectativas de desaparición. La modificación en Los Pajaritos del Transantiago entre Américo Vespucio y 5 de Abril aun no tiene proyecto -tramo que contiene al terreno-, sin embargo visualizando los ya realizados en Santiago el futuro de esta vía es de un ensachamiento de la avenida y quizás hasta la tala parcial de los árboles existentes, tal como pasó con la primera parte que va desde Teniente Cruz hasta Américo Vespucio [2011] y la segunda desde 5 de Abril hasta Camino Melipilla [2014] - desaparición completa de árboles pre existentes al corredor Transantiago-. El ecosistema de la vía ha sido mutilado por la transformación de la ciudad sin reconocer ni tampoco con intenciones de potenciar al biodiversidad del ecosistema urbano anterior.

El terreno se intersecta con Los Pajaritos y es un lugar donde aún se percibe el pasado agropecuario y en donde aún

sobrevive el ecosistema urbano que le dio valor paisajístico e histórico al principal corredor de Maipú.

2.2.3 Maipú y la movilidad urbana: umbral inter regional y regional

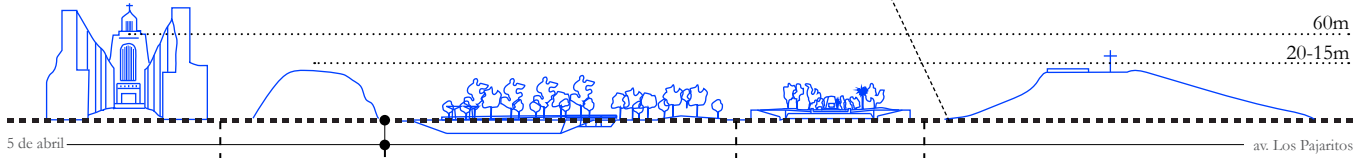
Maipú se encuentra en un sitio estratégico para la economía metropolitana dentro de la cuenca de Santiago, en relación al mar hacia el poniente y al oriente hacia Estación Central -11km-. Esta compuerta bidireccional existe desde su época agropecuaria debido al traslado de la producción agrícola -Maipú alimentaba a gran parte de Santiago- y a la migración de los veraneantes en épocas estivales hacia el puerto de San Antonio. Luego en el periodo industrial existió una relación de mayor escala con la creación del ramal poniente del ferrocarril construyéndose la Estación Maipú: Av. Los Pajaritos/Camino Melipilla y un cordón industrial al sur de la comuna adyacente a Camino Melipilla. Este fenómeno se mantiene en la actualidad y se han sumado otras características comerciales-administrativas, siendo una ciudad intermedia dormitorio e interlocutora entre los centros de trabajo urbanos, la producción agropecuaria e industrial.

Maipú es el soporte de esta macro ruta que ha estado descrita por un traspaso de personas-alimento-mercancía-información entre Maipú y la costa y entre Maipú y el centro -Vega y Estación Central, centros de trabajo y servicios- y sur de Santiago -comunas de Curacaví, Padre Hurtado, Peñaflo, Talagante, El Monte y Melipilla-. El origen y desarrollo no responde a fenómenos estrictamente locales, sino que más bien nacionales. “En este caso, su última fase reviste especial peligro por la pérdida de identidad y raigambre comunal que conlleva este proceso; considerando que la mayoría de nuestra población, ahora está constituida por “recién llegados” atraídos por las adecuadas condiciones de habitabilidad que actualmente presenta la comuna” [Maipú Patrimonial].

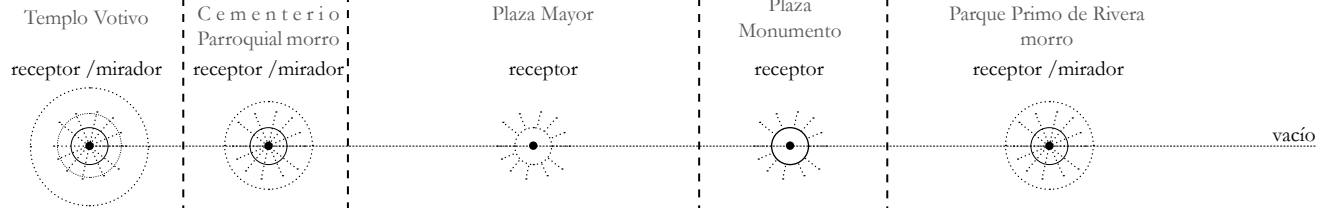


las rejas

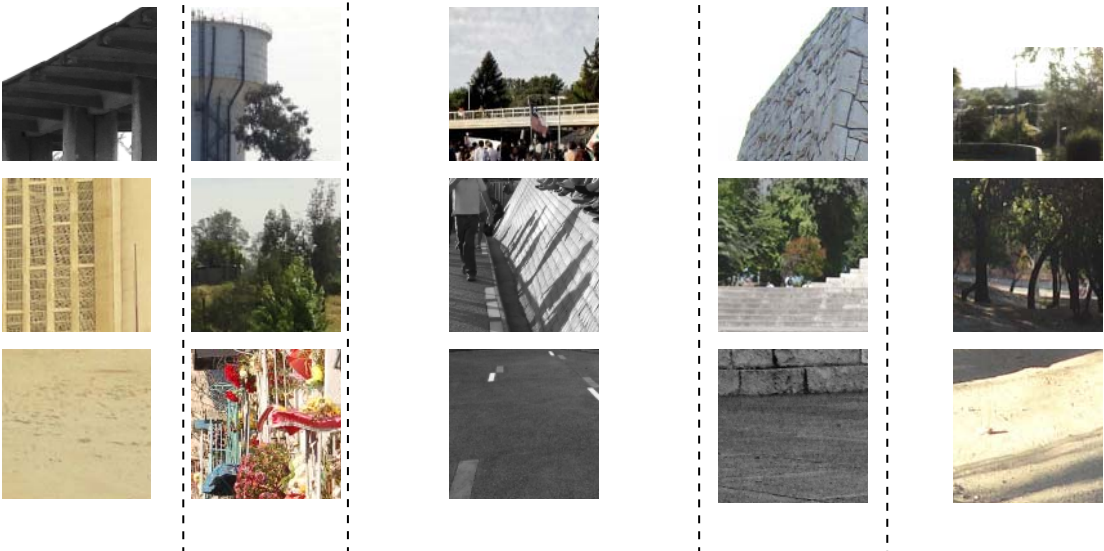
ESPACIO PÚBLICO



INFLUENCIA



MATERIAS



La imagen urbana de Maipú

Imagen de autoría propia: diagrama de espacios públicos consolidados a través del tiempo en el eje Los Pajaritos y 5 de Abril. Fuente: imagen Los Pajaritos, Seminario de Investigación FAU 1965/ fotografías de materiales de autoría propia



Ex casona Riesco

Vista desde el norte del Zanjón de la Aguada -isla Isabel Riquelme- hacia la csona
fuente imagen: César Carrasco, acompañante en terreno, 10.05.2015.

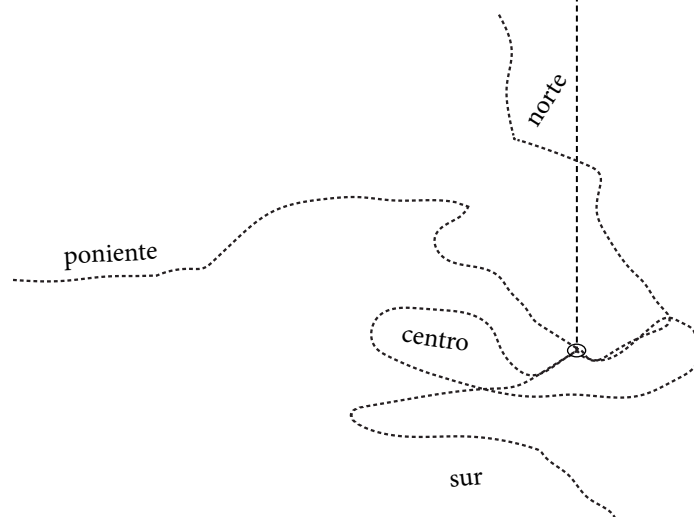
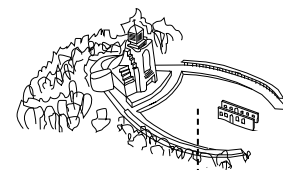
2.3 Cultura nómada: Maipú y su patrimonio intangible local

2.3.1 La tradicional fiesta de Cuasimodo

En cuanto a la influencia de la Iglesia Católica en la comuna y la fuerte ligazón campestre que originó el pueblo de Maipú -los primeros habitantes provenían de zonas rurales del sur de Chile para seguir trabajando la tierra-, es que desde mediados de 1930 se realiza esta fiesta nómada en los territorios maipucinos (Jaime Mallea, 2011). Hasta hoy los Cuasimodistas: huasos-temporeros-devotos urbanos, son una comunidad organizada -Asociación Cuasimodistas de Maipú- que mantiene como rito la transurbancia dentro y fuera de los territorios legales actuales de la comuna para realizar la entrega de la comunión a los enfermos y personas de los sectores agrícolas previamente inscritos el segundo domingo de Pascua de Resurrección.

Dicho ritual de escala territorial -comunidades de Talagante, Peñaflor, El Monte, Quilicura, Renca, Pudahuel, Colina- no tiene fronteras legales, el andar de las caravanas cuasimodistas describe todos los años en el mes de abril una nueva configuración de rutas debido a que varían cada año según los puntos de pausa -viviendas de enfermos-. En Maipú la actividad se organiza en conjunto con el Templo Votivo, lugar de inicio y término de la ruta que describe cada columna-caravana hacia 4 diferentes micro territorios maipucinos. Los cuasimodistas deambulan entre las 7am y 6pm.

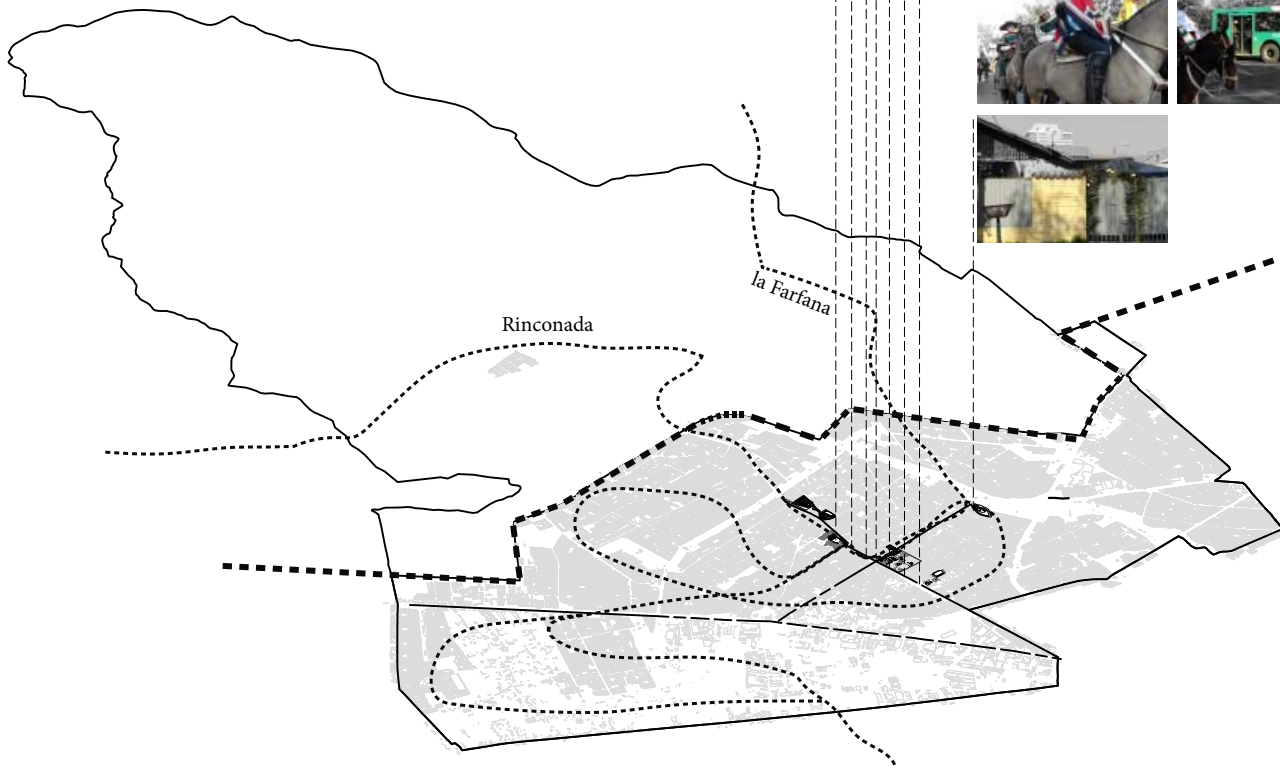
El modo de ruta en sus inicios fue a caballo y en bicicleta tal como afirma Jaime Mallea (Maipú Patrimonial) “con el paso de los años, esta caravana religiosa, llena de colorido y alegría, fue incrementada con la participación de ciclistas, damas y varones, que con sus bicicletas engalanadas y sus campanillas tintineando, encabezaban la procesión”. Actualmente esta macro ruta religiosa, compuesta por jinetes, carrozas, ciclistas y automovilistas, es un ejemplo del patrimonio inmaterial comunal el cual tiene un alcance urbano desde el andar y que ha logrado traspasar las barreras de la expansión urbana -ausencia de antiguos paños agrícolas y límite urbano- y nuevos modos de vida de la modernidad, transporte y ocio, conviviendo de manera paralela rozando con la ciudad contemporánea que la observa desde la cercanía.



Ramales de la ruta de Cuasimodo 2014-2015
Diagrama de autoría propia, basado en conversación con Alexis, cuasimodista.



5 de abril



Fin del recorrido por 5 de Abril
Imagen de autoría propia, fuente: fotografías abril 2014

2.3.2 Las actuales Comunidades Paralelas del juego urbano en Maipú como catalizadores de playscapes para las futuras ciudades.

Andando a pie -en caminatas individuales o grupales con EXU- y en bicicleta por el territorio físico en conjunto con un deambular entre las redes sociales del espacio virtual en Maipú, es que pude identificar tres *comunidades paralelas* del juego que funcionan de manera autónoma. Estas las he denominado **comunidades del Plasycapemaipú: Agricultura Urbana, la Comunidad Circense y el Movimiento Ciclista**. Éstas tienen en común tres cosas:

“La ciudad no solo se resuelve en una traza cartesiana que asfixia lo orgánico que en ella fluye... el caminante hace suyo el lugar donde detiene su marcha.

Habitar en él sin anhelo de permanencia, en su condición de nómada, ... la experiencia vivencial lo convierte en una prolongación de su existencia.

Quien habita el lugar lo re-significa dando así otra lectura a lo que considera como urbe.”

[La ciudad en la Experiencia Sensible, Mauricio Prada-Jurado, Revista Nudo n13, Vol. 07 p:59.]

Por una parte han creado su propio sistema de reglas y rutinas de carácter flexible -juego-, lo cual ha transformado el modo de habitar de ciertos lugares físicos del territorio maipucino en cuanto a su uso y traspaso de información, fenómeno que ha sido facilitado por la previa organización de estos ciudadanos en el espacio virtual, provocando así la creación de nuevas prácticas urbanas que son capaces de configurar un playscape: paisaje del juego urbano, lo cual al unísono por su inherente relación con el espacio virtual es un ejemplo de **espacios públicos híbridos** [Freire, Juan; 2008].

Estas ciudades paralelas son **nómadas**, es decir, suelen consolidarse en el tiempo mediante mecanismos móviles y son ideadas-protagonizadas por ciudadanos que se han agrupado inicialmente por tener intereses comunes entre sí, los cuales por lo general van en aumento y a la vez mutan en cantidad de adherentes de acuerdo a las acciones colectivas que realizan en el territorio físico.

-Paralelo al desarrollo local las tres comunidades paralelas del playscape-maipú también son parte de una red mayor de urbes en donde habitan este tipo de agrupaciones. Esta relación nace desde el origen de propósitos en común que los convoca y su capacidad de transformación de la ciudad contemporánea, es decir, tienen un carácter local por el conocimiento del territorio y su actuar en él y a la vez hay una analogía ciudadana global sobre los mismos intereses. Desde esta perspectiva dentro de la ciudad contemporánea podríamos clasificar estas comunidades en tipologías ya estudiadas que son atinentes como variables para el desarrollo de las ciudades de los siguientes 50 años en adelante.

La **Agricultura Urbana** es una actividad que tiene como rol principal **educar** en cuanto a la utilización responsable de los recursos hídricos, maximización de pequeños espacios baldíos para la producción de alimento a escala unifamiliar y barrial, además de ser un mecanismo por el cual los ciudadanos *se conectan* con el territorio -con los seres vivos humanos y no humanos, con las variables climáticas y entidades geográficas locales- y son capaces de minimizar sus desechos inorgánicos y reutilizar los orgánicos.

La **Comunidad Circense** tiene un rol fundamentalmente **creativo**, es un ejemplo potencial de **ciudad creativa** [Carta, Maurizio; 2008] la cual es capaz de generar espacios, dispositivos y productos con los mínimos recursos que están a su disposición, reutiliza infraestructuras ya existentes para exponer, poner-en-representación, una idea a través del dominio de la corporalidad del ser humano. Acto que nos lleva a reflexionar por qué hemos dejado como sociedad de jugar y por qué tenemos el prejuicio negativo en cuanto a la profesión del circo considerándose como una actividad *poco seria*, ¿por qué tenemos miedo a lo mutable y al cambio si estamos insertos en una ciudad que se transforma a altas velocidades?.

Por último el **Movimiento Ciclista** es un fenómeno latente, el más reciente de las tres comunidades paralelas del playscapemaipú. Estos veloces nómadas han estado organizando cicletadas colectivas de escala territorial, metropolitana y comunal con diferentes fines paralelos:

-Defender la preservación de la configuración territorial y natural de la cuenca del Maipo [colaboración con la Red por la Defensa de la Precordillera, específicamente en la Red por la Defensa de la Quebrada de la Plata en Maipú] manteniendo su accesibilidad responsable y sus cualidades endémicas.

-Instruirse en la técnica del ciclismo tanto como herramienta de transporte dentro de la ciudad y comuna como actividad recreativa que alimenta el cuerpo y el espíritu.

-Ser parte activa y pasiva en el proceso actual de la consolidación de un **espacio viario** más democrático que el actual. Dicha lucha por la presencia del ciclismo urbano como integrante de la movilidad urbana en Santiago de Chile, en contra de las altas velocidades en las calles por

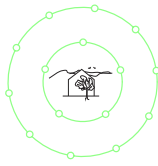
parte de los vehículos motorizados que transitan por los ríos urbanos -vías expresas y troncales-, es de escala metropolitana, intercomunal y comunal, en donde esta comunidad ha instaurado a través del tiempo *ritos* como la cicletada del primer martes en Plaza Italia y el primer jueves de cada mes en Maipú. Dichas prácticas urbanas tienen el fin de representar la demanda por una **red** coherente y de alto estándar de **ciclobandas** que convivan con el peatón y el transporte motorizado tanto público como privado. El contexto local de esta comunidad es favorable ya que existe un interés global prociclista y a escala nacional además de los *bicirutereros* hay otros actores del poder hegemónico que están de acuerdo con estas demandas y persisten en la modificación de la ley de tránsito y la inclusión en la planificación urbana de un sistema de movilidad integrado.

La presencia de esta tríada de Comunidades Paralelas del Playscape-Maipú, desde una mirada a escala del andar bípedo -caminante y ciclista- y de su estructura de juego, es que creo que se revierte la ausencia de nuevos y consolidados espacios públicos tradicionales en los últimos 10 años de la comuna de Maipú -por ejemplo, la franja del Parque 3 Poniente es un proyecto de precario diseño urbano, actualmente es un vasto desierto de césped para los vecinos salvo algunas zonas con equipamiento-.

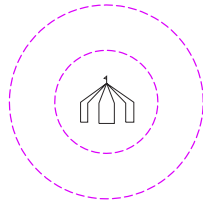
A través de su acción el playscape-maipú **resignifica** los lugares públicos consolidados existentes por nuevos espacios públicos híbridos liderados por nuevas y antiguas generaciones de ciudadanos que en lo fundamental tienen la capacidad de ser conscientes del valor de una **identidad local**, son portadores de la responsabilidad ciudadana por el bien común, son creativos -han creado su propio lenguaje urbano-y propositivos, por último tienen autonomía y han aprendido a organizarse. Desde esta perspectiva el *público* del playscape-maipú es una ciudad colectiva autónoma y flexible que representa al **capital social** fundamental para la evolución de la ciudad contemporánea hacia a una ciudad democrática y creativa.

3
PLAYSCAPE - MAIPÚ
comunidades paralelas

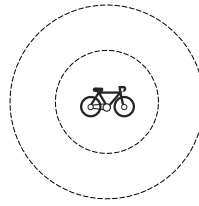
escalas - radios de influencia



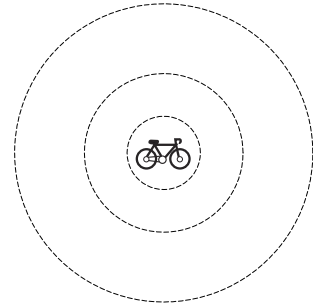
barrial
EcoSede



comunal
entrenamiento
/eventos



comunal
rutas individuales
cicletadas colectivas



metropolitana
macro rutas
cicletadas colectivas

4álamos

redes virtuales
facebook

espacios públicos híbridos

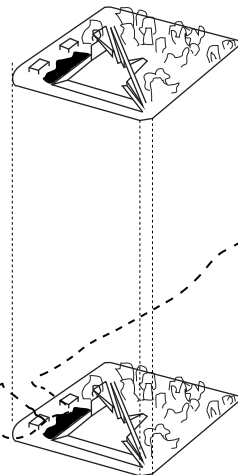
Plaza Monumento

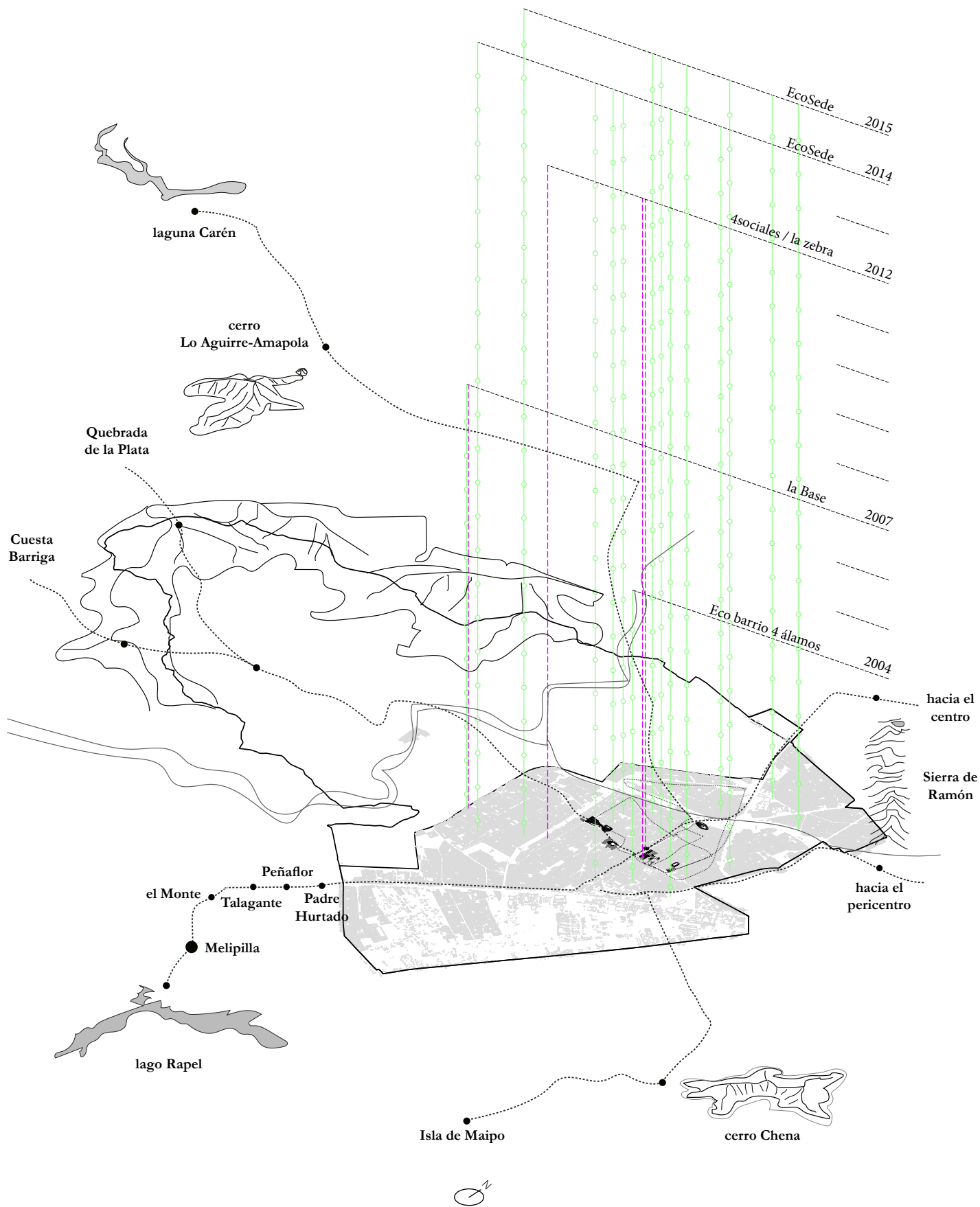


Plaza Maipú



Plaza Maipú





Enjambre de rutas y lugares del PlayscapeMaipú
 Imagen de autoría propia, fuente: investigación en el territorio virtual 2014-2015

3.1 MOVILIDAD UBANA

Ciclismo en Maipú

Ciclovía o ciclopista: Espacio destinado al uso exclusivo de bicicletas y triciclo [Ley de tránsito 18.290, art.2, 2009].

Calzada: parte de una vía destinada al uso de vehículos y animales [Ley de tránsito 18.290, art.2, 2009].

Actualmente existen dos proyectos de ciclopistas que se desarrollan de manera paralela en Maipú [Catalán, Jaime-geógrafo SECPLA Maipú; abril 2015].

A. Circuito Centro Histórico de Maipú: es una iniciativa de la municipalidad con el objetivo de consolidar el circuito patrimonial del casco histórico de la comuna a través del uso de la bicicleta -en abril, el mes de la Victoria, se realiza todos los años la Cicletada de los Monumentos organizada por la municipalidad-. Para la construcción del proyecto se está postulando a ejecución con fondos del FNDR [Fondo Nacional de Desarrollo Regional] que otorga GORE. El circuito tiene 9,6km de vías recreativas -de las cuales dos tramos faltan ser aprobados por el MOP- diseñadas por la Empresa PGC Ingeniería la cual fue contratada a través de licitación pública. El monto final estimado en mayo 2015 del proyecto es de \$1.397.577.987 -en Abril era de \$900.000.000.

B. Plan Comunal de Ciclovías: esta es una iniciativa de SECTRA en conjunto con el Gobierno Regional. Consiste en una propuesta de ejes de ciclovías para la RM que en el caso de la comuna de Maipú considera varios ejes en donde SECTRA avanzó durante diciembre 2014 y enero del 2015 en el diseño de los conectores de Av. Sur y Av. Pajaritos. Actualmente se está priorizando para ejecución 2015 – 2016 con recursos del FNDR.

El Plan Comunal contempla 60km nuevos de ciclovías y el Circuito Histórico local 9.6km, Maipú aumentaría 69.6km de ciclopistas. Actualmente en la comuna hay 16.17km -dentro de ellas solo tiene un diseño de correcto estandar el tramo pajaritos bajo la L5 de Metro-, hacia el 2017 la comuna tendría un total de 85.77km, es decir, habrá un aumento de un 5 veces la actual cantidad de kml de ciclobandas.

Criterios de diseño: el único criterio considerado por la Municipalidad y SECTRA hasta el momento es que el ancho de la ciclovía tiene un ancho 2m [SECTRA] y que el área por

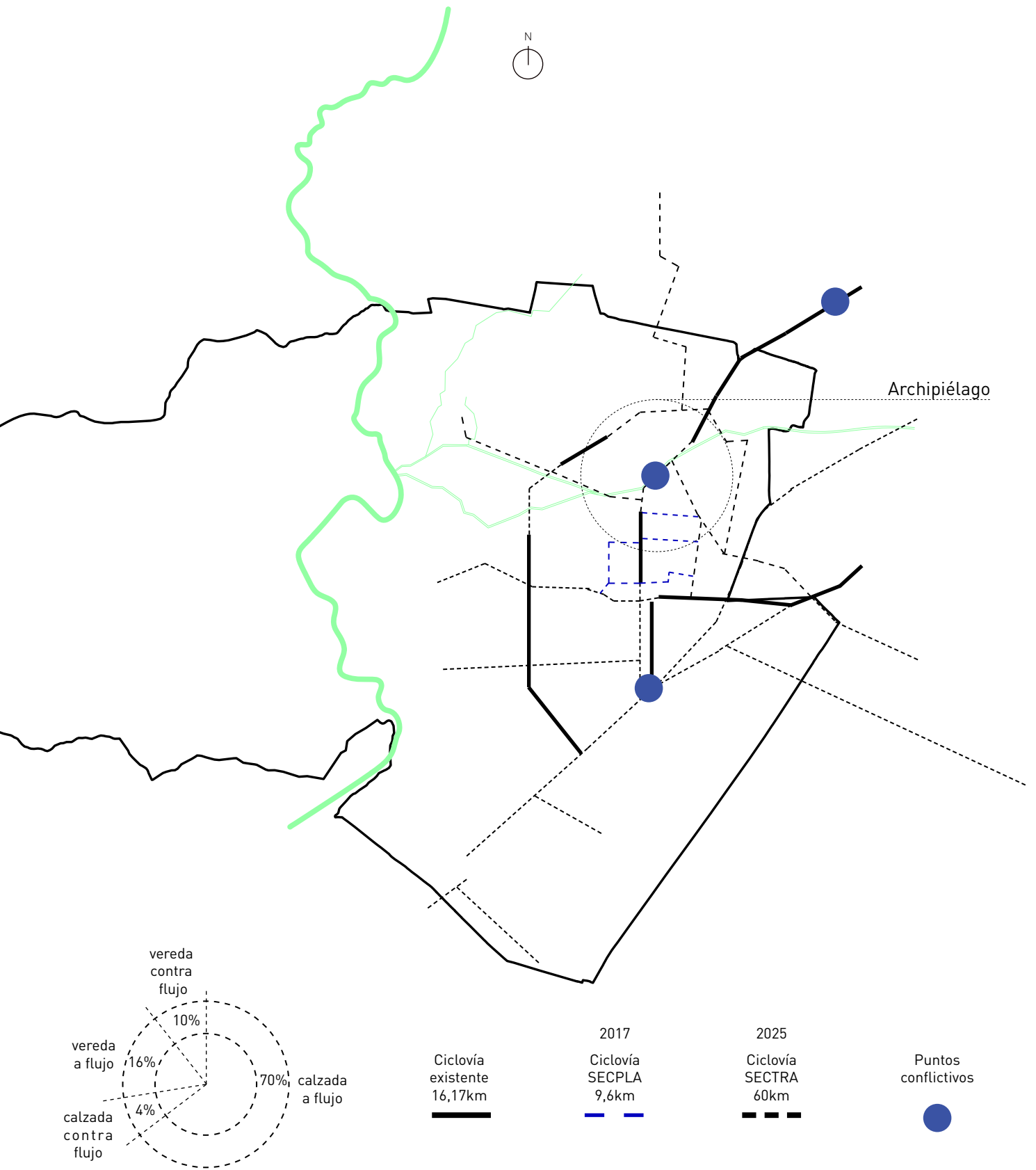
donde circula la ciclovía en términos legales debe pertenecer a Bienes Nacionales [Jaime Ibar, arquitecto SECPLA Maipú, marzo 2015].

Mapa PLAYScape MAIPÚ

Para estudiar las rutas realizadas de manera colectiva en la comuna de Maipú, utilicé las plataformas facebook y google maps en donde en la primera fui publicando noticias sobre futuras cicletadas comunales y en la segunda fui mapeando las rutas que las agrupaciones ciclistas publican en sus respectivos grupos de facebook. Indagando en el territorio virtual y participando en el Map8 Pedaleable 2014 es donde me enteré que actualmente en la comuna hay dos conflictos -en paralelo a la necesidad de ciclovías- que se deben solucionar ahora para los ciclistas urbanos: por un lado la construcción de una ciclovía en Camino Melipilla -contingente proyecto MELITREN- en donde se producen colisiones entre autos y ciclistas, y la vinculación de la ciclovía Pajaritos norte con la Ciclovía Pajaritos Sur la cual se corta desde el paradero 13 hasta el 15. Este último caso es denominado Tramo de la Muerte [Oscar Villanueva, en Map8 pedaleable 2014]. Aquí la colisión entre ciclistas no solo con vehículos sino también con camiones, además de buses Transantiago y de algunos recorridos de buses que utilizan el Intermodal del Sol. En Maipú hay siete organizaciones ciclistas las cuales tienen intereses particulares y complementarios entre sí.

¿Cómo el proyecto puede encauzar esta situación de esta emergente planificación urbana y convertirlo en un gran Proyecto Urbano?

El terreno como lugar de un clásico conflicto vial -en desmedro de las menores velocidades de desplazamiento- y como oportunidad de unificar dos proyectos de ciclovías para la comuna de Maipú. Esta realidad local de planificación junto con el fervor de la comunidad ciclista de la comuna -7 organizaciones-, su enjambre de rutas, las cuales he mapeado desde abril 2014-2015, y el conflicto del Tramo de la Muerte que atraviesa el terreno -ninguno de los planes de ciclovías propone una real solución a este lugar- es que el Proyecto Urbano debe tomar el desafío de solucionar por una parte el conflicto viario que sucede en el terreno, y a la vez fortalecer la actual red autónoma de rutas y futura planificada de las ciclobandas funcionando como un interface entre diferentes escalas de movilidad y configurando una plataforma en donde tales rutas pueden converger y pausar para producir algo más que un roce.

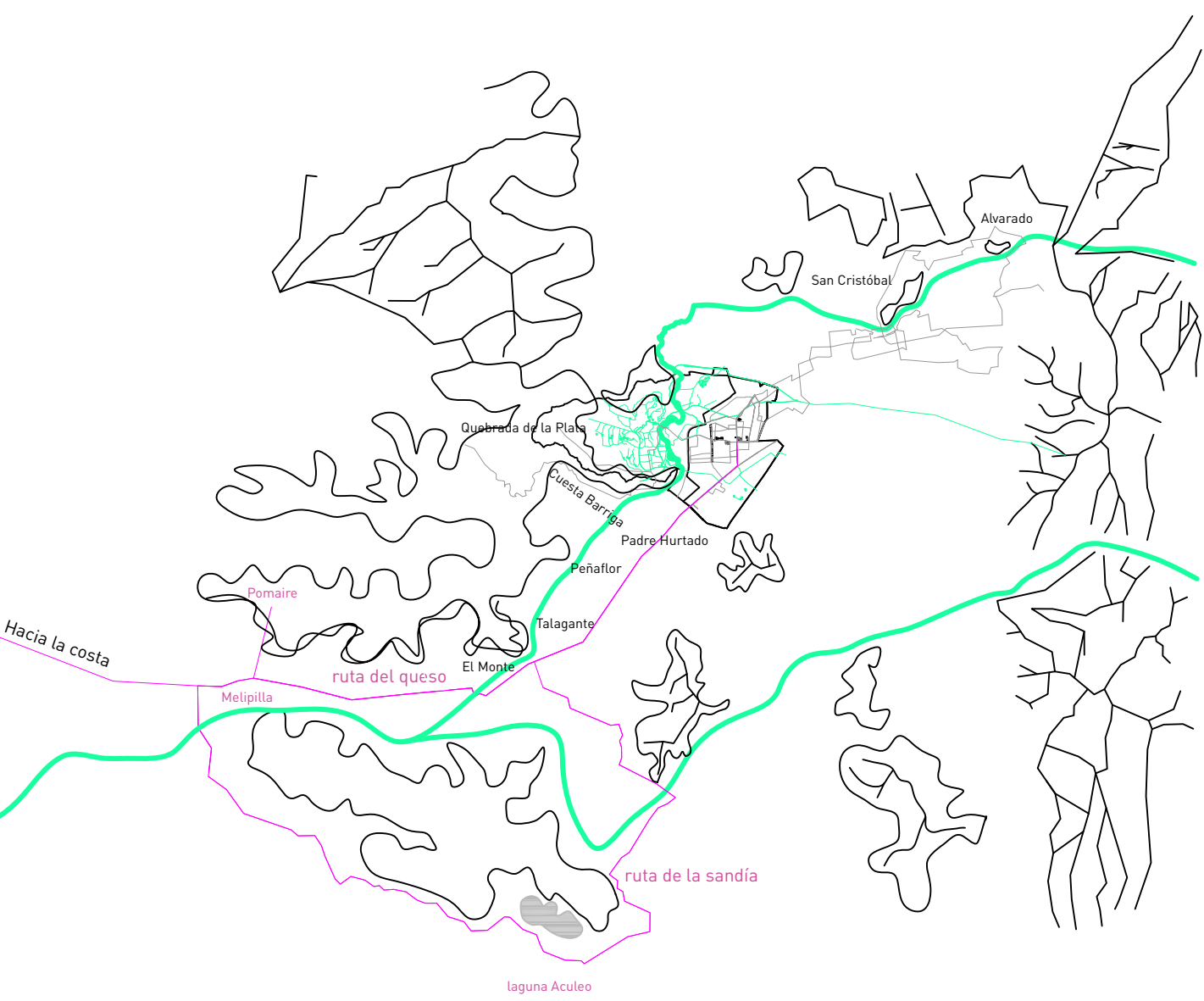


Red de ciclovías futuras y actuales para la comuna

fuelle: mapa virtual del Playscape Maipú, porcentajes basados en Análisis y Evaluación del Plan Maestro de Ciclovías del Gran Santiago, SECTRA, 2013.



Cicletada Somos Todos
Pausa en ruta para manifestar el conflicto del Tramo de la Muerte,
imagen de autoría propia, 21.06.2015.



cicletadas metropolitanas cicletadas inter regionales

— —

PLAYSCAPE MAIPÚ | rutas ciclistas

Diagrama de autoría propia, basado en observación en terreno físico y registro virtual nov2014-ago2015

3.2 AGRICULTURA URBANA [AU]

3.2.1 Ecobarrio de la Villa 4 Álamos de Maipú

Definición de ecobarrio por 4 álamos:

“Entendemos como Ecobarrio a una comunidad, que se organiza para mejorar la calidad de vida y cuidar el Medio Ambiente, siendo los pilares: las relaciones humanas, educación ecológica y creación de redes, organizaciones y personas comprometidas por el cambio del modelo vigente. Hay que aclarar que no es una suma de plazas y un conjunto de energías alternativas o elementos de acopio para el reciclaje. [...] nosotros creemos en un cambio cultural permanente y a largo plazo y para lograr eso es fundamental nuestra concepción de *Ecolíderes Holísticos* y de las diferentes acciones emprendidas, tales como apadrinamiento de árboles, trabajos comunitarios, escuelas de verano, proyectos educativos, junto a otras organizaciones, etc. ... Y con esta nueva generación y con las redes que continuaremos forjando, ser capaces de crear un nuevo modelo político, económico, filosófico y moral.” [Ecobarrio 4 álamos, junio 2015].

Después de la destrucción del Parque de la Villa 4 Álamos -2004- se generó un movimiento de apoyo y solidaridad hacia los vecinos de la Villa, se valorizó el medio ambiente y se iniciaron acciones concretas para impedir un atropello similar y crear proyectos sustentables para el futuro.

60 El Centro el Ceibo, el club de adultos mayores Los Zorzales y la Junta de Vecinos, promovieron actividades y proyectos innovadores, entre ellos, el proyecto para transformar a la Villa 4 Álamos en el primer Ecobarrio de Chile, idea que surge desde la tesis de la srta. María Inés Díaz, que ayudaron a formular a través de entrevistas, reuniones y focus group. Desde allí juntos formaron parte en la difusión del proyecto y en la gestión para conseguir recursos. Desde el año 2010 el proceso del Ecobarrio de la Villa 4 Álamos está siendo guiado por la Junta de Vecinos y por el Centro de Difusión Social Ecobarrios.

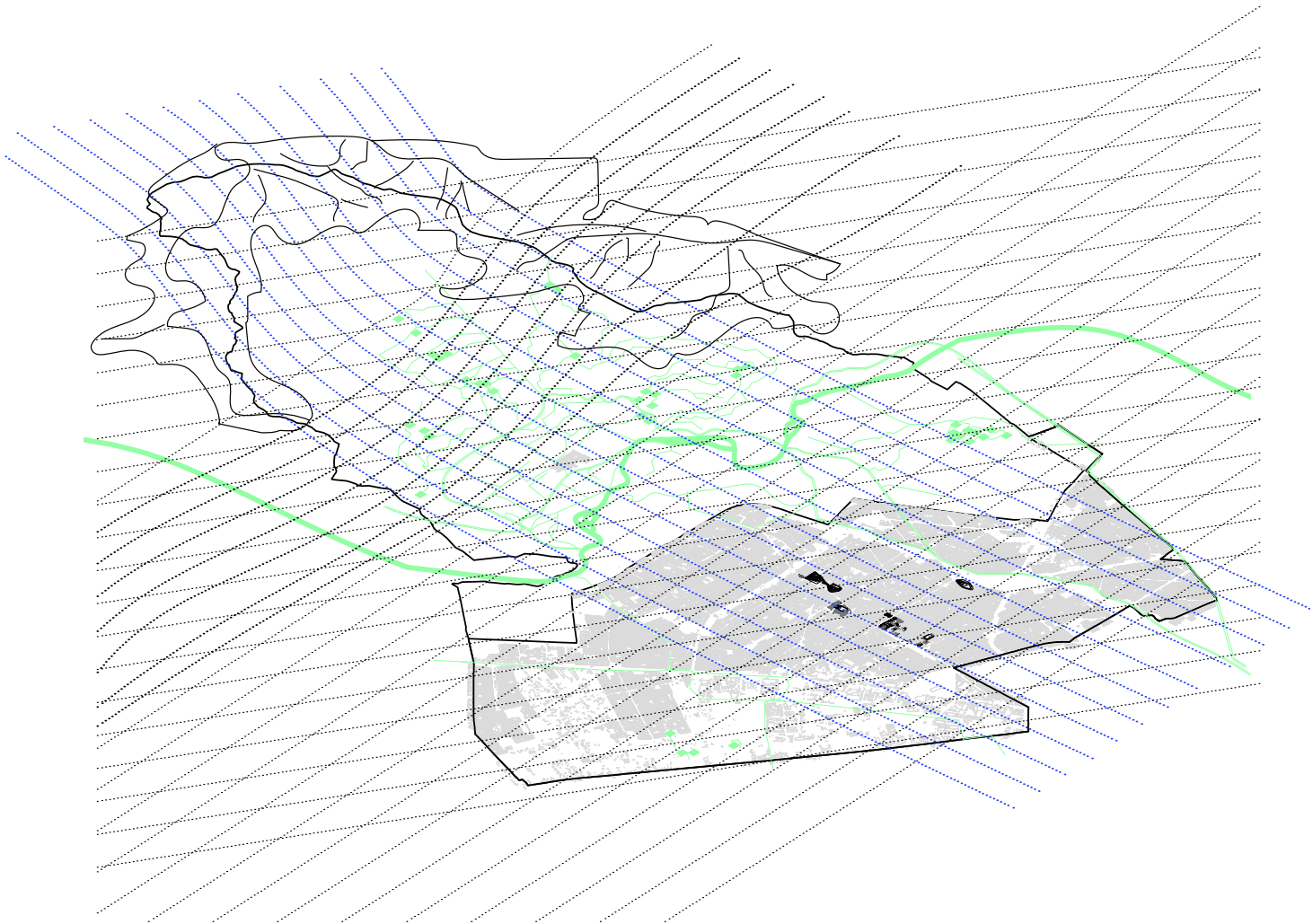
Las etapas realizadas -arboretum, plaza de cítricos y frutales, huertas comunitarias y taller de huertas familiares- han cambiado la calidad de vida de los habitantes y han puesto a la villa en un sitio de honor, debido a los innumerables reportajes de medios chilenos e internacionales y la gran

cantidad de visitas al lugar desde diversos lugares del mundo -tienen un tratado de intercambio y financiamiento con Noruega a través de “Amistad Norte Sur”-.

En cuanto al rol de la municipalidad local ésta ha tomado un rol más activo en cuanto al financiamiento durante los años 2013-2014, sin embargo en cuanto a la gestión del lugar no ha sido fundamental. Sin embargo si aportan en la difusión del proyecto, cada vez que visitan a la comuna funcionarios o autoridades MINVU SEREMI los llevan a la Villa 4 álamos y les muestran lo que se ha hecho desde la autogestión de los vecinos. Desde aquí la municipalidad ha creado un programa relacionado a la agricultura urbana llamado ECOSEDE, replicando de alguna manera el proyecto de esta villa.



Cosechando en la plaza pública en 4 Álamos
Imagen de autoría propia 30.07.2014



..... ■ □
viento - agua - islas frías

Maipú climático

Diagrama de autoría propia, basado en Atlas Comunal, Cap. 02, Municipalidad de Maipú, 2012.

Paisaje

Descripción del lugar

4.1. Descripción objetiva del paisaje

4.1.1 Clima en Maipú: corresponde al tipo mediterráneo con estación seca prolongada, con una temperatura promedio anual de 13,4°C. Sus temperaturas promedio máximas en verano son de 30°C, y mínimas extremas de -6,8°C en invierno. Se producen heladas entre los meses de abril y octubre -alta oscilación térmica-. La localización de la comuna de Maipú en el extremo sur poniente de la Provincia de Santiago de la Región Metropolitana es la causante de la presencia de los aspectos físicos climáticos más notorios en cuanto a su percepción espacial por parte de los habitantes de este territorio. Hay tres de ellos que son netamente relevantes en el terreno específico del proyecto: el viento, la niebla y la condición de isla fría.

Viento - dirección y velocidad

Los vientos, en cuanto a su dirección anual, poseen un predominio de los componentes Sur y Sur-oeste. Debido a la topografía comunal, los vientos tienen durante el día un desplazamiento valle – montaña, con velocidades promedio de alrededor de 4 m/s. La dirección de los vientos se invierte durante la noche -de montaña a valle- con velocidades menores a las diurnas de entre 1 y 2 m/s. En general, los vientos son más débiles durante el invierno con velocidades entre 0,6 a 2,7 m/s, y más fuertes en verano con velocidades entre 1,9 a 5,9 m/s.

Viento - ventilación de la cuenca

La comuna tiene una favorable localización en relación con la ventilación de la cuenca, lo cual constituye una ventaja para el desarrollo habitacional desde el punto de vista de la contaminación ambiental por material particulado (Rivas, M. SECPLA Maipú, 2003). A esto se suman los vientos costeros que alcanzan a llegar desde la cordillera de la costa, siendo Maipú una confluencia de rutas de viento.

El terreno del proyecto dentro de esta situación del medio físico-natural de la comuna, es un sitio no construido donde se puede percibir la velocidad del viento, siendo en su totalidad un gran vacío dentro de la zona urbana para la percepción de la topografía de la cuenca y su ventilación.

Niebla

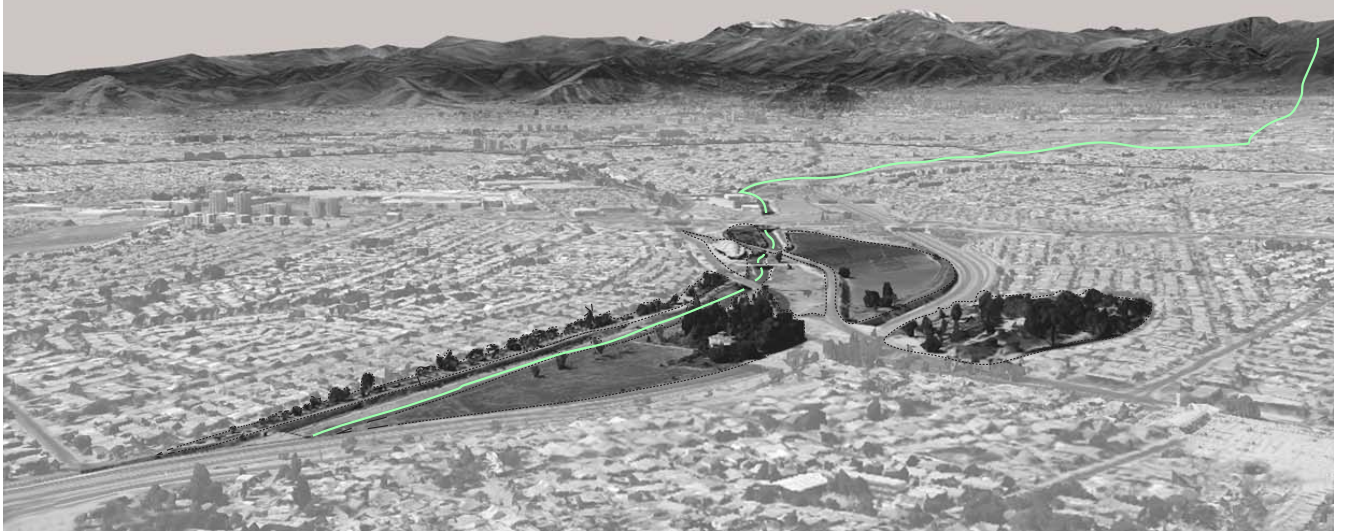
La presencia de niebla en Maipú es habitual en las madrugadas, tardes y noches frías del invierno en el periodo de mayo-septiembre. Su condición de atmósfera nebulosa hace que la percepción del paisaje inmediato sea más habitual que el paisaje lejano de la cuenca. Cuando hay niebla la percepción de la cuenca solo es posible a través del viento.

Isla fría

El territorio comunal cubre una superficie de 13.720,5 ha., alrededor de un **7% del total de la Provincia de Santiago**. De ese total, 5.573,1 ha corresponden al área urbana, 5.523,6 ha corresponden a terrenos de uso agrícola y 2.623,80 ha son cerros. El área urbana de la comuna de Maipú equivale al 40,6% del total de la superficie comunal. De las 5.573,1 ha, aún no se han urbanizado alrededor de 800 ha están con destino habitacional, lo que corresponde a un 9,4% del total del área urbanizable (Municipalidad de Maipú, 2012). Destinación que aún está en duda desde el punto de vista legal del Plan Regulador Metropolitano PRMS100, el cual propone continuar con la expansión de Santiago aumentando así las superficies permeable y masas de calor dentro de la cuenca.

El terreno en particular aún en zona urbana presenta condiciones permeables, es decir, que los materiales que componen su superficie permiten que exista un traspaso de información desde el suelo hasta la atmósfera y así viceversa.

Archipiélago de islas
Composición
Fuente: imagen de autoría propia



4.1.2 Composición física del terreno: la situación actual del terreno es el resultado de la expansión explosiva de la ciudad de Santiago hacia su periferia. Desde los '70 con la migración campo-ciudad hasta la realidad actual de *ciudad dormitorio*, se han incrementado las opciones viales de movilización motorizada para atravesar la cuenca desde el centro a su periferia -circunvalación Américo Vespucio- y viceversa. Desde la época rural el lugar era parte de los terrenos agrícolas que alimentaban a la ciudad, siendo el paño dividido en dos por la Av. Los Pajaritos. y el canal artificial Zanjón de la Aguada, el cual anterior a su canalización [2002-2005] se desbordaba de su cauce configurando un paisaje de inundaciones en el sector, hecho que en los '90 provocó un gran escenario de catástrofe en las épocas invernales debido a que alrededor de los paños agrícolas ya se habían construido conjuntos de vivienda -tipo suburbio americano- siendo el lado norte del cauce el más afectado.

Posterior a la construcción de la circunvalación Américo Vespucio -lo cual genera una puerta oriente hacia la comuna de Maipú: conjunto de orejas que conectan con Av. Pajaritos- en los '90 se construye la ruta 78, corredor que atraviesa la comuna reforzando la puerta oriente comunal con una entrada-salida adyacente al terreno. Esta infraestructura vial modifica por completo la composición física del lugar generando una segunda puerta desde el pericentro de la ciudad hacia a la comuna y una conexión directa al litoral central de la V Región. Es aquí donde se producen franjas de expropiación paralelas al Zanjón de la Aguada afectando al paño agrícola -ex fundo lo Vial- al sur y al norte parte del terreno que comprende la ex casona del presidente Germán Riesco -ex quinta Las Rosas-. El terreno lo componen una serie de *retazos* que por su inconexión física las he denominado islas haciendo referencia a los ríos duros que las rodean -vehículos motorizados que corren a altas velocidades- los cuales impermeabilizan el terreno hacia las napas provocando literalmente heridas de relación vertical al geosistema físico que lo compone.

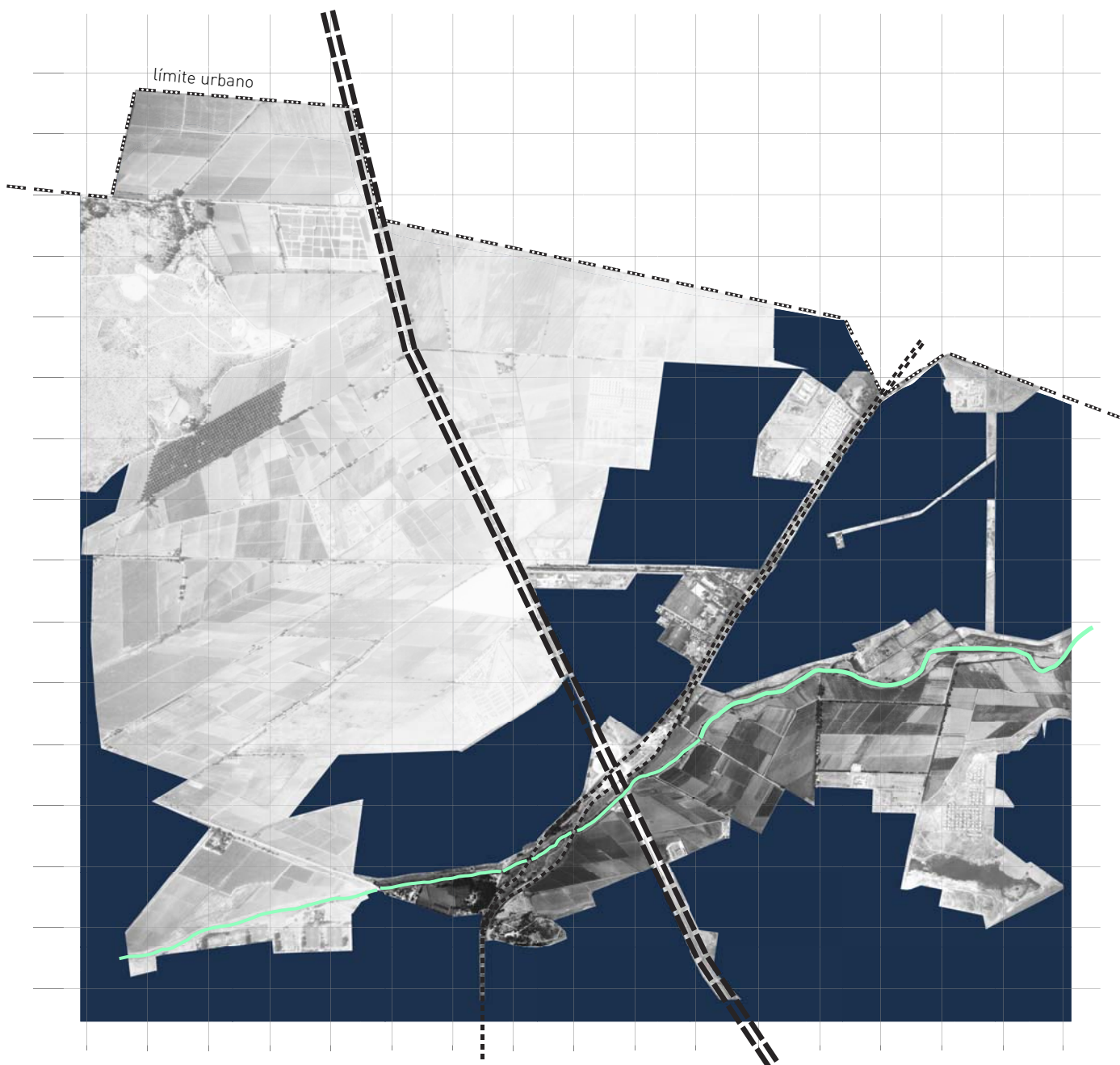
El archipiélago es el conjunto de siete islas atravesadas por circuitos de movilidad urbana de diferentes escalas, velocidades y dimensiones: por un lado están las viales superficiales Av. Pajaritos, Ruta 78 y Américo Vespucio y de forma subterránea desde el 2011 la L5 del metro , lo

cual conlleva la inauguración de una estación de metro llamada del Sol creando así la tercera puerta en el terreno de escala inter regional por su condición de estación intermodal hacia el litoral central-. Por otro lado la ruta hidrográfica del corredor fluvial artificial del Zanjón -río duro de menor velocidad- aporta a la división de estas islas y a su vez es parte de una velocidad interesante, algo más parecido a una pausa.

El desborde del Zanjón

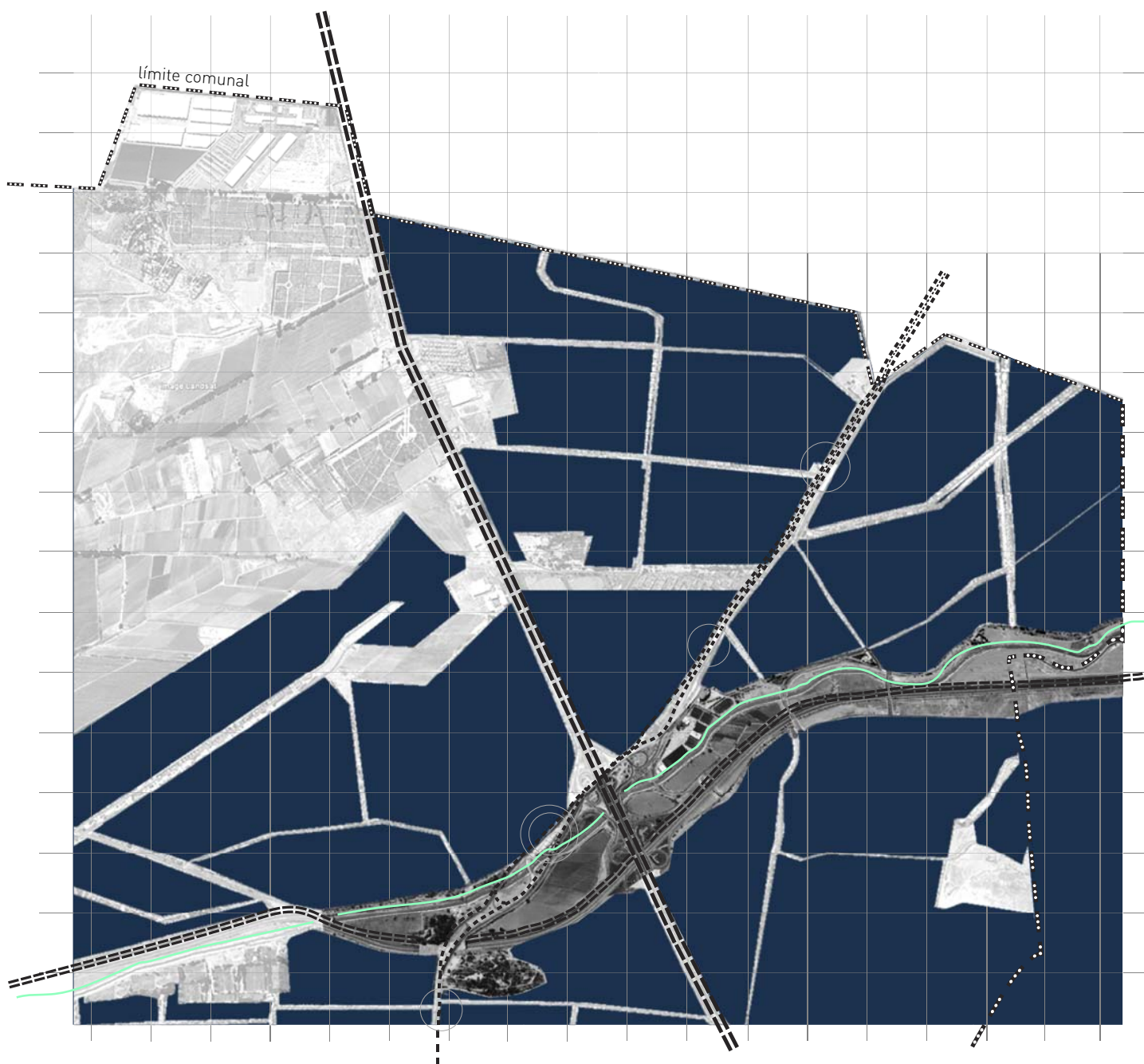
Imagen: collage de Adriana Godoy R., geógrafa FAU en su Informe de práctica profesional, 4.04.1997.





Situación anterior al archipiélago

Fuente: imagen de autoría propia, basado en PRC 1965 - fotografía aérea FACH, 1995.



Situación actual: archipiélago

Fuente: Imagen de autoría propia, basado en PRC 2004 - modificación 2015 SECPLA - fotografía satelital google earth 2015.

4.1.3 Situación legal del terreno: planificación

El primer PRC que tuvo Maipú es el del año 1965 PRI, el cual planificaba para la zona del terreno hacia el lado poniente de Américo Vespucio, la construcción del Parque Intercomunal Isabel Riquelme. La intención de esta proyección tuvo y aún tiene alta coherencia con la condición de puerta comunal. La alta accesibilidad hacia comunas aledañas a Maipú y su cercanía con el corredor fluvial Zanjón de la Aguada hacen que este lugar sea accesible a escala intercomunal e icónico para la ciudad, ya que se intercepta un corredor hídrico con la circunvalación A.V. Aquí hubo una proyección posterior a la época agropecuaria de un lugar para el ocio y goce de la cuenca a una mayor escala.

Posteriormente en 1980 el Cerro Primo de Rivera es intervenido para acondicionarlo como parque de escala intercomunal otorgando accesibilidad y consolidándose como hito comunal, lugar de encuentro y posteriormente en 1991 como Monumento Histórico Nacional. Esto porque allí las tropas españolas posicionaron su ejército en el hecho histórico de la Batalla de Maipú liderado por el coronel Joaquín Primo de Rivera. Esta loma de original vegetación esclerófila, fue tomada por los patriotas los cuales obligaron a la tropa enemiga a huir de este punto visual estratégico militar para el campo de batalla.

El segundo PRC del 2004 mantiene este rol de parque en el terreno -Parque Intercomunal Isabel Riquelme- manteniendo la explotación agrícola en el lugar inhabilitando el acceso público a éste. A su vez el plan indica la destinación de las demás islas para áreas verdes de escala comunal y vecinal. Intención que desde el 2014 se empieza a concretar con la construcción del "Parque Pajaritos IV" ubicado en la isla bandejón central que pretende principalmente incrementar estadísticamente la cantidad m² de áreas verdes comunales -aporta en 10.000 m²- el cual propone como principal elemento una fuente de agua con luces de colores, el proyecto será inaugurado en septiembre del presente año [Lucía Adriasola, 2015].

El contexto actual de planificación en la comuna [2015] se encuentra en etapa de cambios, este año se ha trabajado en el Plan de Ordenamiento y Potencialidad de la comuna por lo que se está trabajando en diversos temas de forma paralela: rectificación de zonificación del PRC 2004, consolidar los inmuebles y zonas comunales que requieren

protección por su valor patrimonial, modificando su uso de suelo a Conservación Histórica- aquí se suma el circuito de ciclovías que SECPLA propone reforzando esta intención con el fin de consolidar rutas patrimoniales- y en tercer lugar densificar la comuna en torno al eje Pajaritos en base a tres criterios: utilizar zonas subutilizadas en torno al eje, intervenir en los tramos del eje en donde existe conexión de Movilidad Urbana Metropolitana - estaciones de metro L5 - e intensificar la actividad de servicio y comercio hasta camino Melipilla -es coherente que el metro Plaza de Maipú tenga conexión vía metro con proyecto Melitren -.

La situación legal de dos islas -terreno norte de ex casona Riesco y cultivo agrícola- es muy interesante debido a las modificaciones que se han realizado en los últimos meses al artículo 59 de la LGUC. Durante el 2014 ambas islas estaban en disputa por el negocio inmobiliario debido a que ambos terrenos debían modificar su uso de suelo de área verde a zona habitacional. Esta situación se ha visto provocada por la futura modificación que se hará en el PRC para aumentar la densidad de edificación en el borde de la Av. Pajaritos [Gladys Morales, 2015] y a la existencia de una estación de metro ya construida -Del Sol-, éste era el escenario perfecto

68



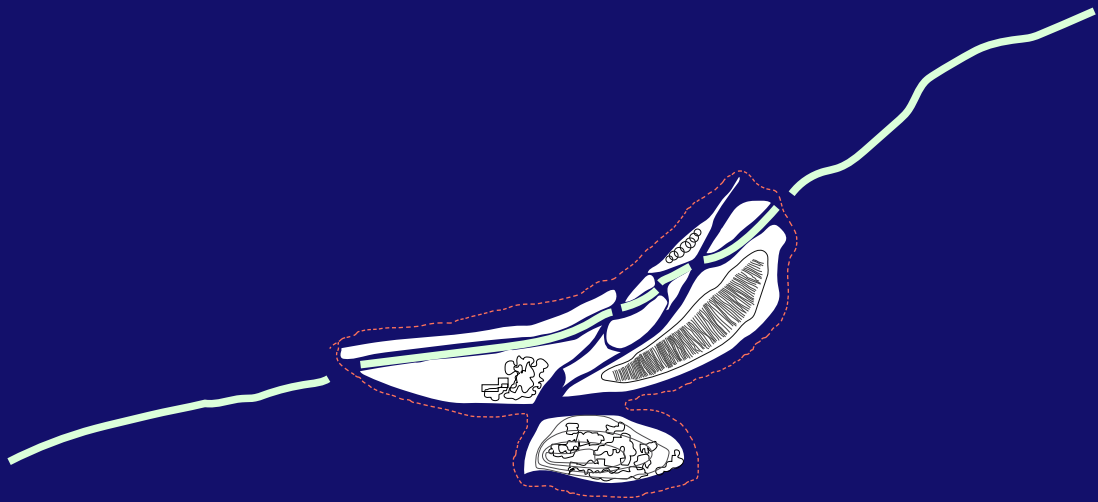
PRC 1965 - Parque

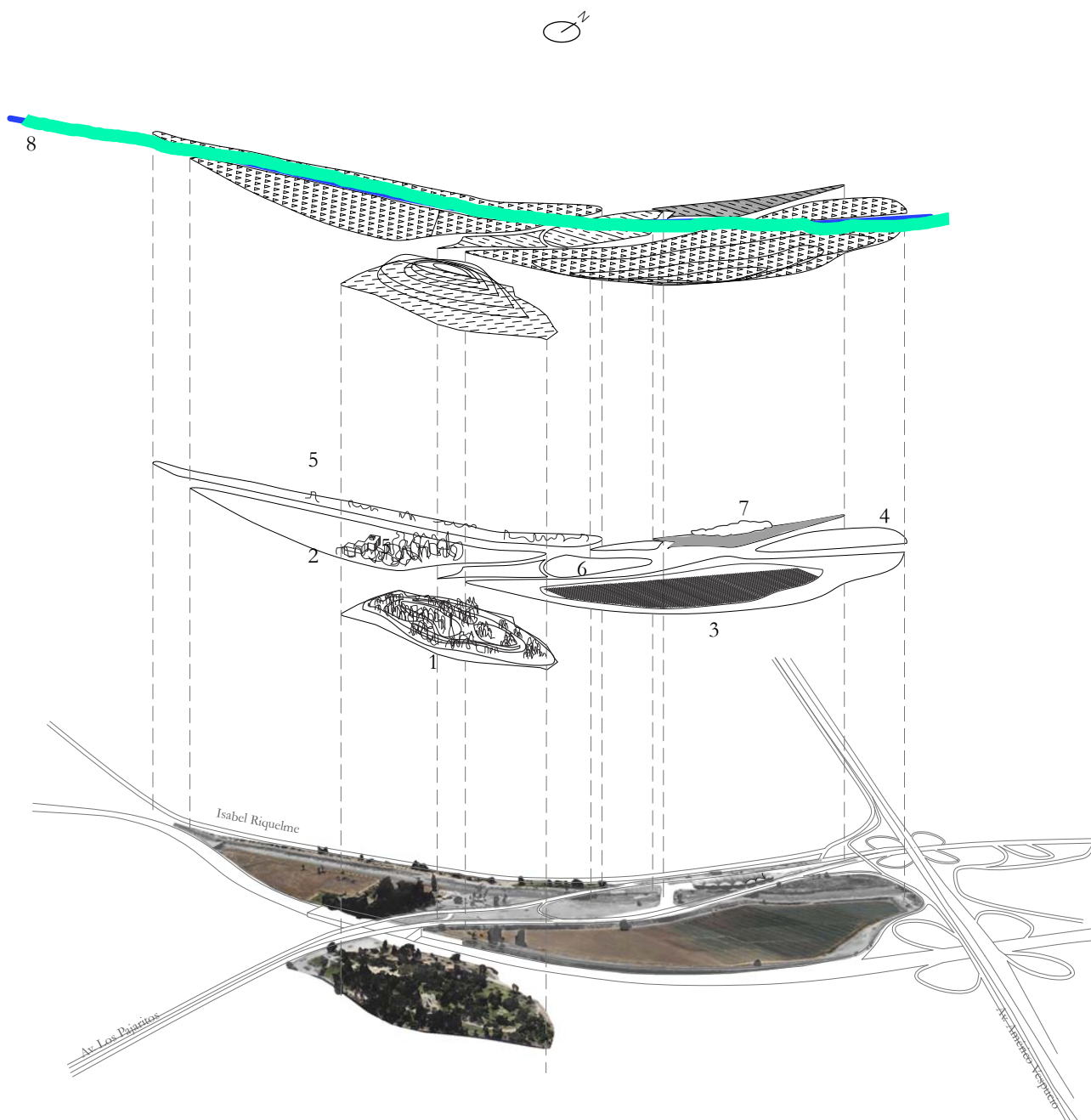
Imagen: fotografía de autoría propia a plano del PRC de 1965, oficina SECPLA Maipú, 2014.



Isla cultivo | apio-coliflor-cebollín
Imágenes: fotografías de autoría propia 2014.

Archipiélago de islas
Realidad objetiva
Fuente: imagen de autoría propia





Islas	dimensión	zonificación según Plan Regulador 2004	Monumento Nacional	propiedad	
1. Isla Cerro Primo de Rivera	4,80 ha	ZE- 3 Parques Intercomunales		municipal	> pri
2. Isla Ex-casona de Presidente Riesco	5,44 ha	zona art.59 LGUC	MHN	fund. Las Rosas	> pri
3. Isla Cultivo de hortalizas	9,80 ha	zona art.59 LGUC	MHN	familia Vial	> pri
4. Isla pradera	0,87 ha	ZE - 4 Avenidas Parque		familia Vial	> pri
5. Isla Isabel Riquelme	2,64 ha			municipal	> pri
6. Isla Bandejón central pajaritos	1,56 ha			bien nacional	>P
7. Isla intermodal del Sol, metro L5.	1,04 ha	ZE - 8 Áreas verdes comunales y vecinales		Metro S.A.	> pri
8. Zanjón de la Aguada	1,4kmL			canalistas del maipo	> pri
26.15ha superficie total					

Descripción objetiva del archipiélago

Fuente: imagen de autoría propia, basado en PRC Maipú 2004 - modificación 2015 SECPLA- fotografía de google earth

4.1.2. Pre existencia del terreno: Intermodal del Sol: ¿elefante blanco del archipiélago?

En el lugar, el 2011 en conjunto con la apertura de la extensión de la L5 hacia Maipú, se inaugura un nuevo intermodal de buses para Santiago propuesto por Metro S.A.: el intermodal Del Sol. El terreno en estudio incluye el Intermodal del Sol [isla 6] y la estación de metro de la L5 Del Sol, por lo cual la escala de influencia de tal plataforma de movilidad es interurbana en la actualidad. Esta realidad describe un punto de inflexión en la investigación del terreno desde el peatón y el ciclista, haciendo una reflexión entre la relación funcional de la movilidad urbana y sus medios de transporte de diversas velocidades: metro-bus inter regional -bus inter comunal-camión de carga-automóvil particular-peatón y ciclista.

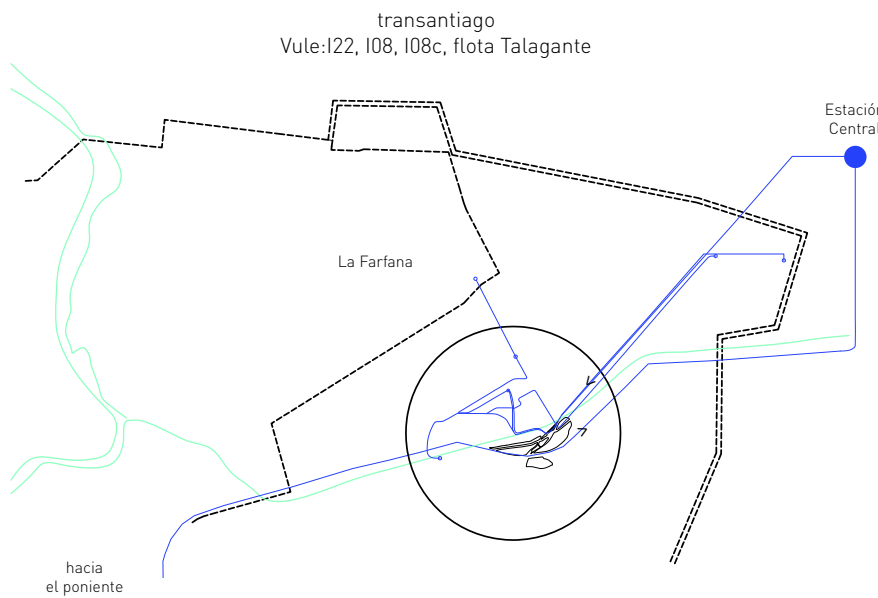
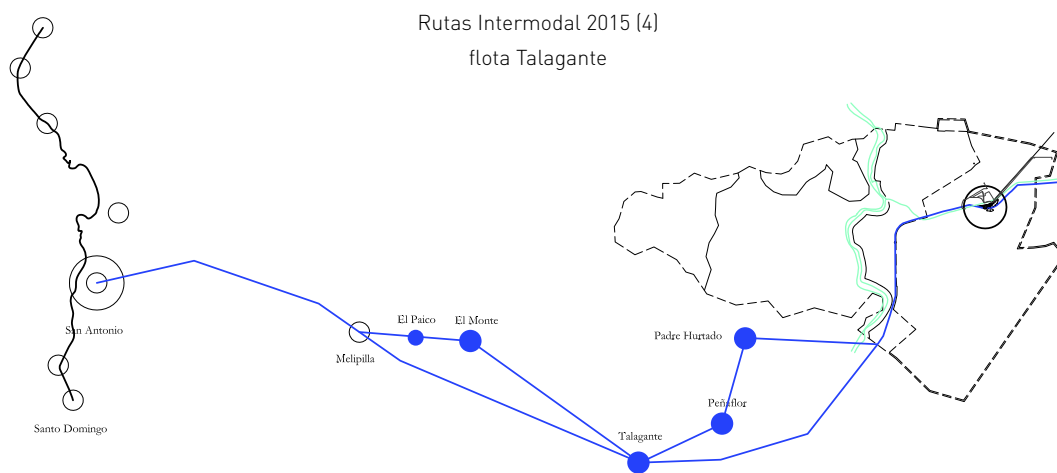
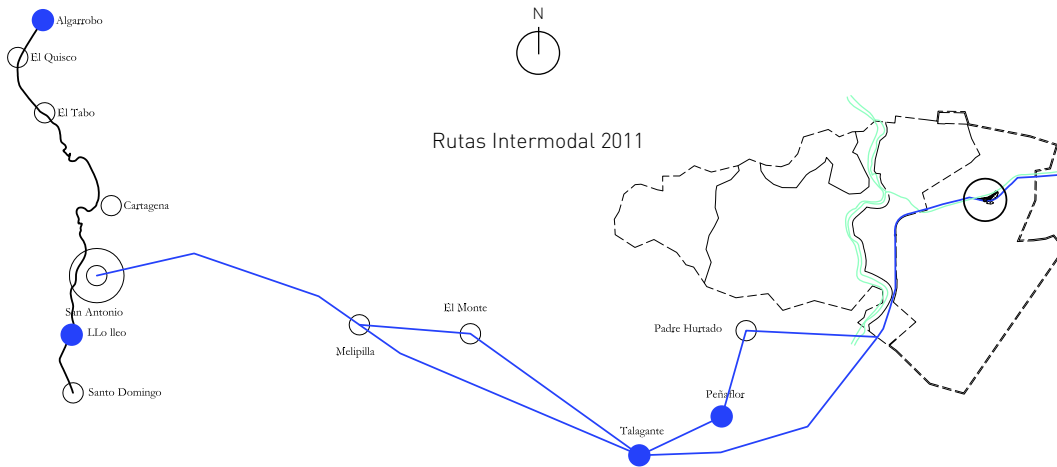
El objetivo de este proyecto fue ser por un lado una alternativa para buses troncales y alimentadores Transantiago y por otro descongestionar los Terminales Alameda-San Borja y la L1 de Metro capaz de acortar 10 min. de viaje evitando el tráfico vehicular del centro de Santiago reubicando los recorridos inter regionales que viajan desde Santiago hacia el Litoral Central y viceversa hasta Maipú [pdte. de Metro S.A. Raphael Bergoeing, 2011]. De esta manera los ciudadanos habitantes de Puente Alto, La Florida y Maipú -los más beneficiados con la extensión de la L5- podrían internarse en el metro sin realizar combinación y llegar hasta el intercambiador de buses que los trasladara hacia la costa, de ahí el nombre Del Sol. Se estimaba una afluencia diaria de 800 buses diarios y 32 mil viajes, llegando a los 8,8 millones de viajes anuales [La Tercera, 2008].

72 Este proyecto se originó por el interés del actual Ministro de Obras Públicas Alberto Undurraga Vicuña -Ingeniero Comercial PUC- en ese entonces Alcalde de Maipú, para dar cabida al Intermodal en la comuna, decisión argumentada por su cercanía con la costa y su histórica relación conectora entre Santiago y Puerto de San Antonio, además de albergar a 525.625 habitantes y ser la segunda comuna más poblada de Santiago que tendría desde 2011 conexión con metro desde la extensión de la L5. En primera instancia el Intermodal iba a estar ubicado en la Plaza de Maipú, sin margo el mismo alcalde aconsejó de posicionarlo en la estación Del Sol debido a la cercanía con Américo Vespucio y la Autopista del Sol [Belisario Muñoz, Dir. de Intermodal Metro S.A., Agosto 2014].

El fracaso del intermodal según Metro S.A. : Belisario Muñoz fue Dir. Comercial en Metro durante el 2011 y actualmente es el Dir. de Intermodales. Él explica que los empresarios de buses estuvieron interesados durante los primeros 6 meses desde la apertura del intermodal debido a que en términos económicos Metro S.A. hacía una económica oferta por utilizar el intermodal como parada para el traslado de pasajeros, luego de ese plazo se empezaría a cobrar un mayor valor dependiendo del contrato que se hubiera acordado con cada empresa particular de buses. Luego que pasó ese periodo algunas líneas continuaron durante el 2011 funcionando teniendo destinos hacia la V región como Algarrobo y Llo Lleo y en la región metropolitana en Peñaflor y Talagante. Posteriormente las empresas de buses no firmaron contrato para continuar en el intermodal, hecho que según explica Belisario se debe principalmente a que a los micro empresarios de buses no les gusta ni les es rentable que controlen sus entradas y salidas de un intermodal. Para ellos al parecer el terminal San Borja, Alameda -Estación Central- y el de Tarapacá/San Francisco-Santiago Centro- funcionan, incluso sin tener andenes asignados a sus líneas de buses.

El fracaso del lugar según el micro empresariado de buses: Miguel González es dueño de Buses Gonzalez y opina al respecto: “uno de los problemas de este intermodal es que está afuera de la ruta 78, por lo cual significa un costo al salir y entrar desde la Autopista del Sol ya que los vehículos deben pagar un peaje, también como es intermodal no tiene un suficiente espacio para la detención de los buses por un periodo mayor, además no fue atractivo para las empresas ya que el mayor flujo de pasajeros proviene del Terminal San Borja” [2014].

Sin embargo al hacerle el supuesto a Miguel, si él invertiría en el lugar en el caso de que el intermodal Del Sol tuviera conexión directa con la Ruta 78, él responde: “Sería un atractivo para los empresarios de buses el flujo de pasajeros que tuviera ese terminal, pero como solamente llega gente que se transporta en metro es difícil consolidarlo, ya que si tu ves el Terminal San Borja llegan buses desde distintos destinos de Chile y ahí el pasajero tiene mayor opción de transporte a cualquier lugar. Como dato el Terminal San Borja el tránsito de pasajeros es de mas 1.000.000. personas diariamente” [agosto, 2014].



Isla Intermodal | elefante blanco

Diagramas de autoría propia basados en entrevistas con Metro S.A y Miguel González -Buses González-2014.

Diagnóstico Intemodal del Sol

Desde mi punto de vista entrelazando ambas entrevistas es que creo que por un lado hay una resistencia de parte de los micro empresarios a funcionar dentro de la ciudad de manera planificada -desde un intermodal donde arrienden andenes, boleterías permanentes y de frecuencia de entradas y salidas definida-, ellos sugieren seguir funcionando sin una parada de buses oficial sino más bien desde paraderos públicos por lo cual el valor del pasaje es menor que otras líneas de mayor envergadura como tur bus y pullman bus.

En segundo lugar el actual terreno que circunda la estación Del Sol tiene un carácter residencial, si bien tiene un el Mall Arauco Maipú de inmediato al norte de Vespucio no existe un flujo de pasajeros peatonal en el sector de envergadura tal que para el empresariado de buses sea atractivo invertir.

En tercer lugar el proyecto del intermodal presenta nula accesibilidad desde el nivel de la calle -único acceso subterráneo desde la mesanina de la estación de metro-, y tampoco ofrece un equipamiento ni servicios que hagan de este un lugar dinámico -roce humano- por lo cual el intermodal actualmente con sus actuales 4 andenes en funcionamiento de frecuencia 12' -Vule- y 20' -Talagante- es de habitabilidad casi desértica. El terreno se debería volver público y adquirir una mayor escala para cumplir el objetivo de descongestionar el centro de Santiago para la movilidad hacia el poniente.

La actual infraestructura del Intermodal contempla 8.500m² construidos con el siguiente equipamiento:

74 Número de andenes de salida: 13

Instalaciones:

- Zona de regulación de frecuencia.
- Sala control de operación.
- 12 boleterías.
- Sala colación, baños y vestidores para funcionarios.
- Ascensores.
- Baños para usuarios y operadores.
- Cafetería (No habilitada)

Sistema de control de tráfico

Flujo de pasajeros: DL 657

Costo: 30 millones de dólares

fuelle:<http://www.metro.cl/guia-viajero/intermodal-del-sol>





Isla Intermodal Del Sol | 4 andenes
Imágenes de autoría propia 18.20 hrs, agosto 2014.



Isla agrícola
Imagen de autoría propia octubre, 2014.

4.2. Percepción del paisaje: realidad subjetiva

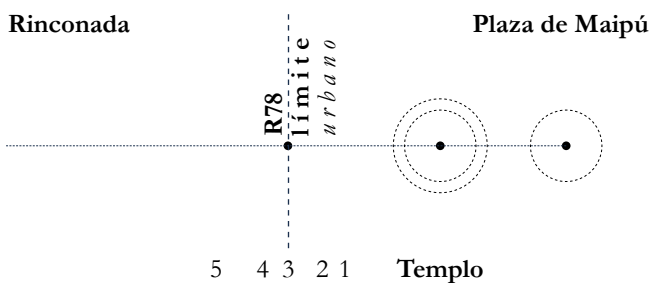
Es la descripción visual y todas las interacciones entre las diferentes sensaciones que de un paisaje determinado se puede tener.

4.2.1 Vínculo con el Maipú rural

Maipú en términos generales es 50% urbano y 50% rural, entendiendo en este caso rural como lo *no construido* de manera que impermeabilice al suelo -vegetación y drenaje a las napas subterráneas de agua- y por ende a su vez al cielo -agua y aves-. El límite urbano-rural en términos de imagen cognitiva es el trazado de la ruta 78 - Autopista del Sol, la cual al poniente define claramente en términos legales bidimensionales y experienciales tridimensionales un dramático contraste de la ciudad construida con la ciudad rural.

El archipiélago tiene la particularidad de que una de sus islas es un cultivo agrícola, otra bordea al Zanjón y es atravesado por un canal, finalmente una de ellas es sede de una casona patronal -ex vivienda del presidente Riesco-, lo cual en su totalidad fragmentada se asemeja bastante al paisaje visual percibido después del atraveso del “límite” urbano-rural comunal. El terreno es un retazo de campo y a su vez una huella del paisaje anterior de la Villa Lo Espejo-etapa agropecuaria-. Pareciera ser un lugar en donde la posibilidad de pausa a lo cotidiano y abstracción se puede dar; la calma, el silencio y las aves abundan en el vacío. El límite entre lo urbano y lo rural dentro de los términos legales de zona urbana desaparece, la ciudad se vuelve holística, un conjunto complejo formado por factores físicos, psicológicos, administrativos, económicos y culturales.

Tales afirmaciones devienen de mi percepción subjetiva, de la historia, conocimiento e imaginario del lugar, ya que “la percepción del paisaje implica no sólo la simultaneidad de todos los sentidos, sino también la participación activa en este escenario de relaciones diversas, donde no sólo se asiste como espectador, sino como actor, y por tanto transformador del paisaje mismo” (A.G.+E.L. p:44, 2013).

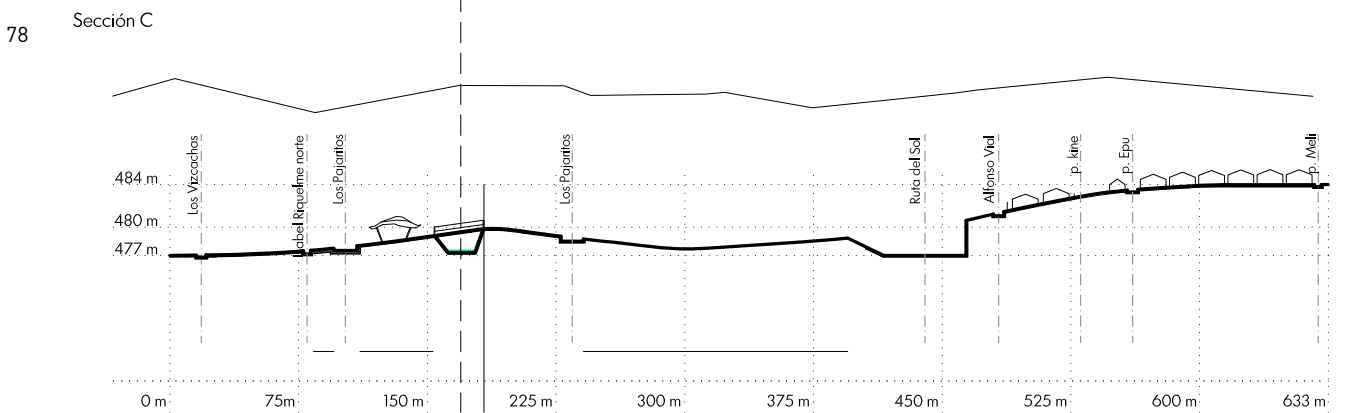
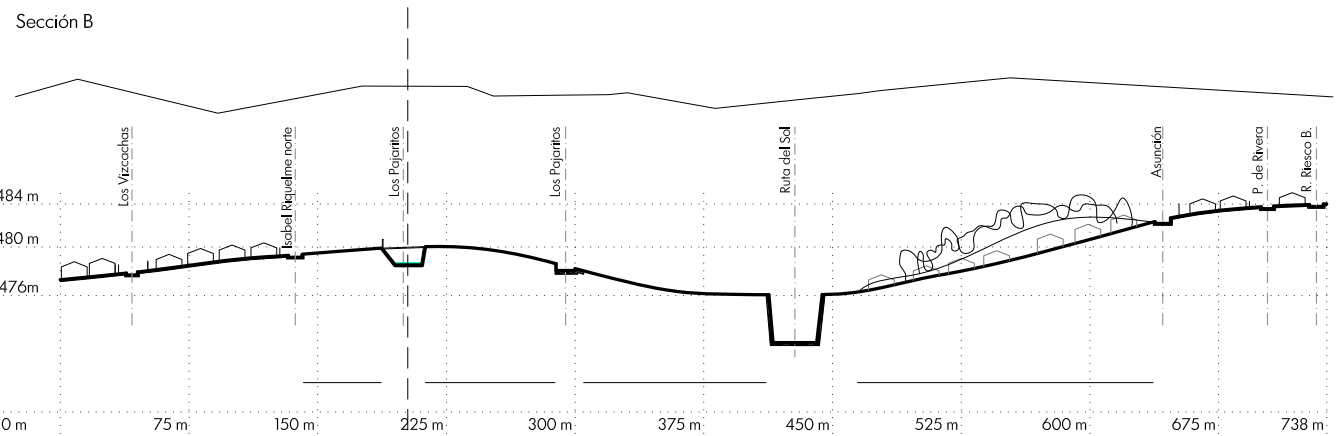
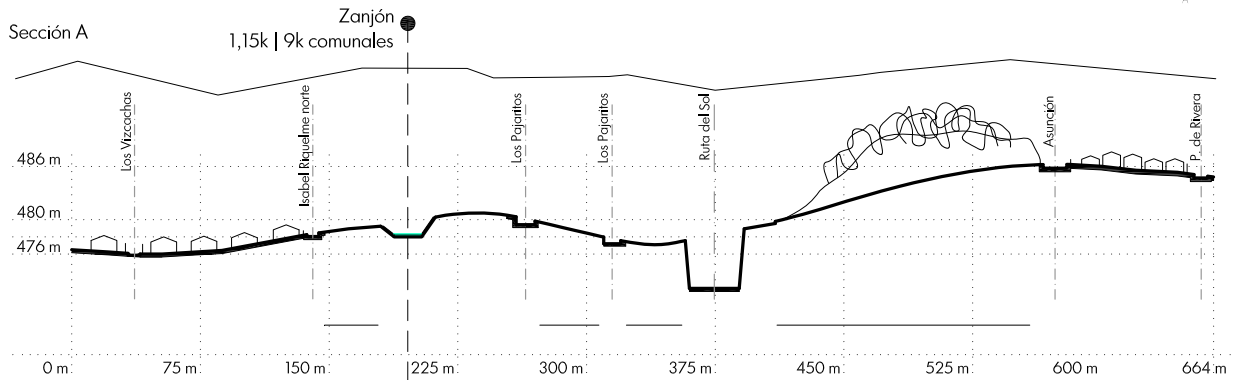
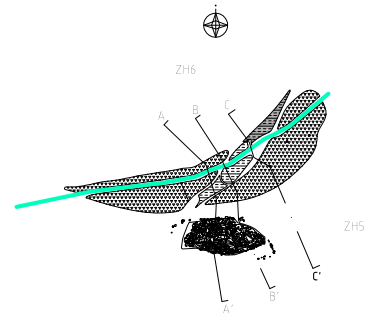


Atraveso del límite urbano

Imágenes de autoría propia, caminata7 - Proyecto Huellas de Fundación -EXU, octubre 2014.



4.2.2 Descripción tridimensional: atravesando el archipiélago a pie. La topografía del terreno es un vestigio de las lomas de Maipú, cada unidad -isla- tiene una condición diferente a la otra, lo que provoca que la percepción del paisaje esté condicionada por su relación de hundimiento o de abalconcamiento hacia el entorno inmediato -islas y ríos- y más lejano, el horizonte de la cuenca.



Topografía del archipiélago
Esquemas de autoría propia, basadas en perfiles extraídos de google earth.

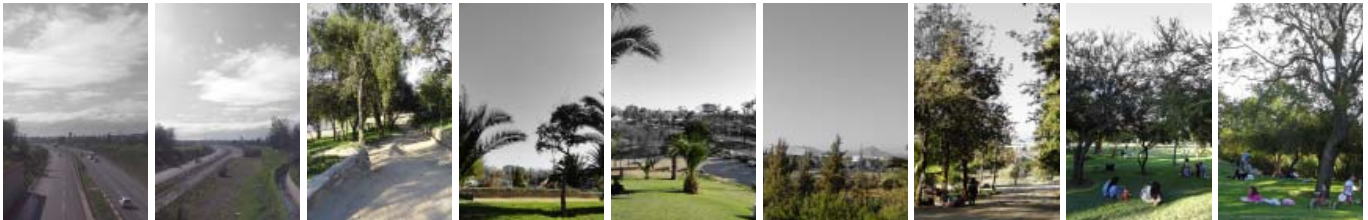


Paisaje visual

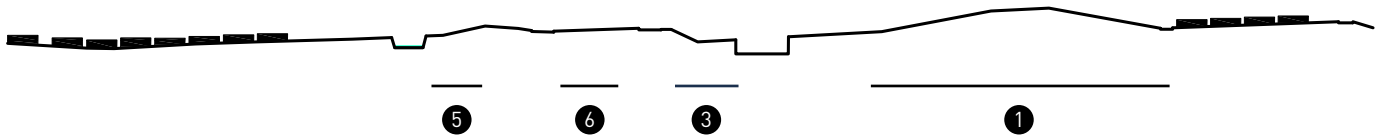
Paisaje sonoro

7

0 m



630 m



Entorno inmediato - atraveso sección A
Paisaje visual y sonoro

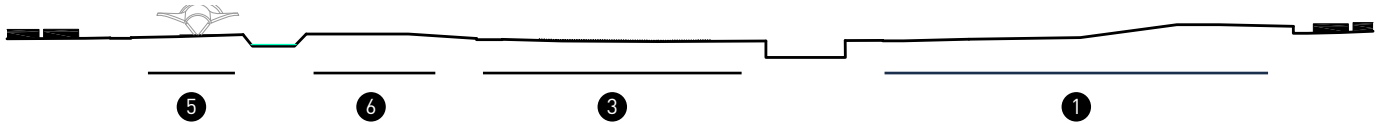
Secciones de autoría propia escala 1 | 3000, basadas en perfiles extraídos de google earth.
Fuente fotografías de autoría propia y César Carrasco



Paisaje visual
 Paisaje sonoro
 0km



680 m



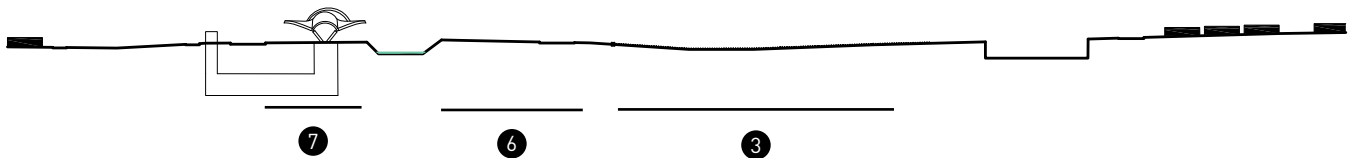
Entorno inmediato - Sección B
 Paisaje visual y sonoro
 Secciones de autoría propia escala 1 | 3000, basadas en perfiles extraídos de google earth.



Paisaje visual
Paisaje sonoro



610 m



Entorno inmediato - Sección C
Paisaje Visual y Sonoro
Secciones de autoría propia escala 1 | 3000, basadas en perfiles extraídos de google earth.

4.3. Apreciación estética del paisaje: el paisaje desde su carácter cultural en la sociedad del PlayscapeMaipú.

4.3.1 Paisaje horizontal > vacío, la pausa

Quizás para todos los habitantes permanentes y efímeros de Maipú este lugar es un sitio *vacío*. Un lugar donde predomina la extensión horizontal en donde es posible apreciar el paisaje urbano local, y si vemos aún más allá un paraje en donde apreciaremos la topografía de la cuenca y la unión visual de las dos cordilleras.

Este gran vacío es un sitio *terrain vague* del territorio maipucino que, desde mi punto de vista, es dramático en cuanto a la confluencia de movimiento que se produce con el nodo vial Vespucio/Los Pajaritos. La inexistencia de intervención colectiva humana y la particularidad del lugar para evocar acciones que *dilatan el tiempo*, hacen de esta isla fría un posible escenario más cercano a una pausa que a un nuevo lugar acelerado dentro de nuestro habitar cotidiano en nuestra urbe. El archipiélago podría consolidarse como un lugar para escapar de lo formal, de lo útil y del tiempo programado para dar paso a lo informal, lo inútil y a la transformación.

4.3.2 Paisaje atravesado > rutas, unión del cielo y la tierra

El archipiélago de islas que forman el paisaje en estudio es constantemente bordeado por los conductores a altas velocidades, formando así los *ríos duros* Américo Vespucio, Ruta 78 y Los Pajaritos. A estas rutas paralelas a las unidades se superponen otras que sí se involucran con la composición del paisaje inmediato. Estos atraviesos son construidos por los ciudadanos que se desplazan en el lugar a menores velocidades: caminantes, atletas urbanos, ciclistas ruteros y ciclistas bmx.

Estas *huellas urbanas* son perceptibles para este grupo de ciudadanos que protagonizan el PlayscapeMaipú, siendo en su mayoría ciclistas, luego atletas y en menor frecuencia los caminantes. Dicha realidad se justifica por la existencia de un hito urbano local ligado al deporte: Cerro Primo de Rivera -utilizado por maratonistas maipucinos para su entrenamiento- y por la reciente existencia [2011] del corredor verde bajo el metro L5 de Los Pajaritos que se desarrolla desde Teniente Cruz hasta Américo Vespucio. Desde este corredor -norte al terreno- deviene una gran

cantidad de ciudadanos que andan a menores velocidades, ya sea para seguir hasta Plaza de Maipú o para llegar hasta el Cerro Primo de Rivera, continuar sus rutas deportivas y volver al norte. Para ellos este lugar es un sitio incomunicado, una zona de peligro hacia la integridad física -posible atropello- y un sitio problemático en cuanto a accesibilidad al transporte público. Los ciclistas llaman a esta discontinuidad **Tramo de la Muerte** y actualmente es uno de los puntos conflictivos comunales para la comunidad ciclista debido a la ausencia de ciclovías desde Américo Vespucio hasta Rafael Riesco. En términos de imaginario urbano es un paradero completo en Los Pajaritos que se encuentra desvinculado para las menores velocidades de movilidad urbana debido al aumento de la velocidad de flujos motores y a su conexión entre ellas en este lugar -nodo vial-. Este año no solo han fallecido ciclistas arrollados por automóviles sino también peatones que transitan por el lugar.

Aunque la existencia de un cultivo sea tan artificial como el espacio contruido de la urbe, es quizás la imagen la unidad hortícola -en cuanto a imaginario urbano- la más primitiva que podemos observar en el lugar del paisaje inmediato. Finalmente es el cultivo el que provoca la intersección de ciertos actos humanos y no humanos que hacen que este sitio se vuelva interesante debido a su emplazamiento paralelo a Los Pajaritos. Los ciudadanos deportistas que cruzan desde el norte de Vespucio hacia el sur utilizan el borde de la unidad hortícola para suplir la inconexión hasta el sur.

A las huellas terrestres se traslapan además otras que son descritas por seres vivos no humanos y que transitan el lugar: las rutas aéreas de las aves. Dicho fenómeno es perceptible por los atletas y caminantes que deambulan por el lugar y que realizan pausas en su ruta. Aquí se produce una confluencia de aves migratorias -visitantes- y aves locales -residentes-, que habitan mayoritariamente en el parque de 1há. de la ex-casona Riesco -actual Quinta Las Rosas-, en el Cerro Primo de Rivera y en la isla hortícola. Ellas bajan al cultivo y al césped del cerro para alimentarse, es aquí donde podemos percibir un ensamble de aves importante en una zona urbana en nuestra cuenca. Un estudio exploratorio de la UCH dice que en Santiago habitan 6,8 aves por há., indicador que en el archipiélago está muy por debajo en comparación a la cantidad de aves que habitan aquí. Además en el lugar cohabitan otras especies no humanas como roedores y culebras de cola larga -isla hortícola-. Hay un ecosistema.



Archipiélago

Rutas interregionales

Rutas urbano-rurales

Rutas urbanas

cicletadas
escala interregional

cicletadas
escala metropolitana

cicletadas
escala comunal

Apreciación estética | rutas - Ciclismo, agricultura urbana y circo
Diagrama de autoría propia, basado en observación en terreno físico y registro virtual nov2014-ago2015

Es probable que este hábitat rico para las aves exista desde la época agropecuaria, sin embargo con la expansión de la ciudad es precisamente la presencia del archipiélago es el que ha permitido que exista esta metapoblación de aves. Según conceptos ecológicos aquí existe una *biogeografía de islas* en donde juntas han diseñado a través del tiempo un jardín en movimiento: estratos herbáceos de distintos tipos -praderas, flores silvestres y arbustos- que dotan de refugio y alimento a la avifauna, roedores y a reptiles. Estas unidades se retroalimentan entre sí debido a la presencia de aves funcionando a su vez tanto como refugio-descanso que como dieta-alimento.

Las rutas no humanas son de vital importancia para la biodiversidad local, ya que como citan Díaz y Armesto [2003] en la zona central de Chile existen más de 80 especies de aves terrestres, muchas de las cuales han sido observadas dentro de la ciudad. Alrededor del archipiélago las especies más comunes son el gorrión, el zorzal, el mirlo, la tortolita cuyana, el chincol y la cotorra. Mientras que en el Archipiélago se avistó un mayor número y abundancia de especies: gaviota, aguilucho, tiuque, queltehue [isla hortícola], tordo, dormilona tontita, tórtola, zorzal, tortolita cuyana, diuca, picaflor chico, jilguero, cachudito, golondrina, chercán, diucón -antes habían codornices pero los jardineros las cazaron hasta acabar con la colonia- [cerro] y paloma [isla casona].

84 El paisaje atravesado se define como un enjambre de rutas que podemos tejer al habitar y percibir en el lugar a menores velocidades. El archipiélago es una opción dentro de la ciudad periférica para el desplante de actos efímeros que dejan una huella, realizada a través de la acción, en cuanto a la percepción de esos diversos habitares móviles individuales y a las acciones colectivas que eso podría generar allí. A su vez es un sitio que por su posición dentro de la comuna y de la ciudad tiene alta conectividad tanto local como intercomunal, lo cual da cuenta de un posible articulador de diferentes tipos de espacios públicos y áreas verdes.

4.3.3. Paisaje mutante > tiempo, ritmo y dilatación

En términos clásicos de valoración estética de los paisajes el archipiélago está a disposición del paso del tiempo. Es un lugar en donde se pueden percibir las estaciones del año y en donde podemos sentir que envejecemos con él. Los colores de la vegetación silvestre y rotación de hortalizas en

la isla cutlivo, de las hojas de los árboles del cerro y casona, van cambiando a través de los meses. El paisaje tiene un ciclo temporal dado por las modificaciones artificiales que se hacen en él [agricultura] y naturales [estaciones climáticas].

En la periferia de Santiago es donde podemos visualizar *desiertos urbanos*, sobre todo en sitios cercanos a la circunvalación Américo Vespucio. Estos sitios baldíos tienen la capacidad de generar condiciones micro climáticas, que por su condición baja o nula de ocupación antrópica, pueden somerterse a la creatividad natural de la vegetación silvestre que surge con poca agua y que es ordenada en el terreno por el viento y las aves. Si bien el cultivo como paisaje planificado está manipulado diariamente por los temporeros que trabajan allí, alrededor de este emerge una variedad de vegetación silvestre que es provocado por el ecosistema que el mismo cultivo genera pero que no estaba planeado: se configura un Jardín en Movimiento [Gilles Clément, 2012].

El caso del Cerro Primo de Rivera es todo lo contrario, su vegetación está sobre manipulada. Del bosque esclerófilo original solo quedan algunos espinos ya que en 1984 la loma fue reforestada con especies nativas y extranjeras al territorio metropolitano y nacional. Actualmente es mantenido por la empresa Siglo Verde -una de las siete empresas que mantiene las áreas verdes comunales- la cual se encarga de la preservación de la imagen urbana pictórica del cerro -del imaginario área verde=cesped- invirtiendo 10 millones de pesos al mes en el riego con agua potable que extraen del agua comunal SMAPA. Allí la maleza es enemigo, en el cultivo es amiga y protectora del mismo. Por otro lado en la casona, por su abandono, existe una condición más silvestre del parque que enfrenta al inmueble y sobre todo del terreno que antecede el inmueble, si bien hay un cuidador no existe esa sobre-manipulación que hay en el cerro por lo cual es más parecido a un Jardín en Movimiento.

En nuestra ciudad faltan lugares de este tipo - más parecidos a un jardín en movimiento que a uno estático-, en donde podamos darnos cuenta de la vida no humana que convive con la ciudad. Esto va de la mano con hacernos más conscientes del paso del tiempo, de que la cuenca tiene su ritmo y de que nosotros podemos ser partícipes de aquello habitando lugares que mutan a un ritmo más lento que al que estamos acostumbrados a andar. Como afirma Gilles Clément [2012]: “Los desfases son fenómenos menores

y esenciales. Actúan como catalizadores, desencadenan reacciones imprevistas, introducen dimensiones singulares en el paisaje, fuera del contexto que las ha provocado, en ocasiones, íntimas, porque son subjetivas. El interés de las situaciones de desfase reside en su capacidad de reactivar la dinámica de la observación”.

En el archipiélago la presencia de las aves me llevó a no solo atravesar el lugar sino también a pausar dentro de él, es así como mi manera de observar se volvió microscópica y así pude percibir la hierba silvestre que crece, la presencia de roedores, conejos y finalmente el encuentro con la culebra. El terreno es mutante por su ciclo natural climático y además por las desfases de sus elementos vivos que son contrastados con los elementos estáticos vivos y no vivos -cordilleras, zanjón y ríos duros de la ciudad-. Esta característica dual de mutación del lugar hace que este tenga una naturaleza dinámica y compleja que se traduce como un campo fértil para la percepción de la ciudad desde un lugar que está inserto en la urbe misma y a la vez, por su característica mutante, se encuentra alejado de ella.

4.3.4 Paisaje mullido > materia lúdica

Rodrigo Pérez de Arce en su ensayo *Materia lúdica* [2003] señala que hay materiales que tienen la particularidad de provocar el juego las cuales las denomina: mullidas. Dentro del listado de materias que él menciona en el archipiélago se encuentra el césped del Cerro Primo de Rivera. Sin embargo, además en el lugar hay otras materias mullidas: vegetación silvestre, cultivo y el agua, que en su conjunto si imaginamos el lugar del archipiélago como un potencial lugar de juego, al volverlas accesibles, podrían configurar nuevas relaciones a través de acciones improductivas urbanas individuales y/o colectivas.

El juego-play [juego sin reglas] se desataría de forma casi inmediata pero no con un fin instantáneo, ya que la extraña naturaleza del juego está liderada según Pérez de Arce por tres paradojas del mismo:

1. El juego como actividad inútil es capaz de estimular la forma urbana.
2. El juego fija espacios precisos, incluso extravagantes.
3. El juego como práctica libre proviene desde la creatividad artística humana.

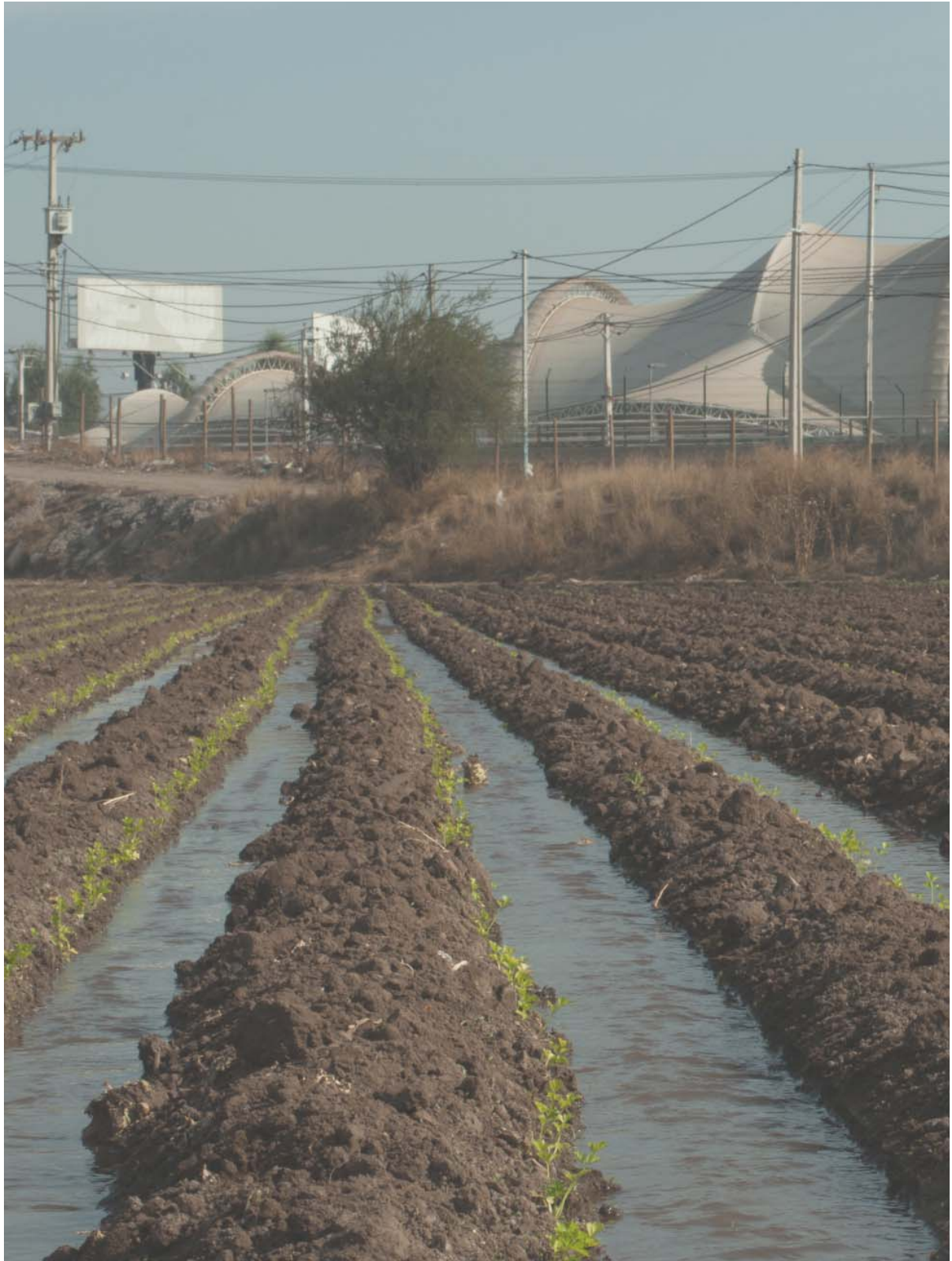
Las materias mullidas son el medio y a la vez objeto de las actividades lúdicas, sus cualidades plásticas, de luminosidad y temperatura provocan que las acciones humanas tengan una repercusión en ellos, una reacción al actuar, lo que las hace dúctiles. En su totalidad estos materiales forman suelos mullidos, verdaderos campos en espera de la acción de los cuerpos urbanos. Aquí el desafío de la arquitectura está en la creación de lugares urbanos para el juego libre a escala humana: Playscapes, el que debe tener una identidad local sin caer en la repetición de recursos ya utilizados en el espacio público, como suele suceder en los parques tradicionales. A su vez el Playscape debe estar emplazado en un lugar que tenga un rol de juego por su composición matérica y cualidades dinámicas: el archipiélago.

En Maipú existen espacios públicos consolidados de suelos mullidos. Por ejemplo, el Templo Votivo se posa sobre una explanada de maicillo -parecido a la arena-, la Piscina de Maipú sobre el prado y el agua; más allá del límite urbano está la zona rural y los cerros de la precordillera de la Costa -topografía mullida de accesibilidad ciclista y peatonal-. El archipiélago se posa como vacío como un posible lugar público mullido para los ciudadanos maipucinos y los de las comunas adyacentes de Estación Central, Pudahuel y Cerrillos; volviendo accesible una cualidad de espacios que antiguamente en el territorio de Maipú era habitual encontrar -antiguas praderas para el fútbol, canchas para el rodeo, campos silvestres, etc. -.

La apreciación estética de este paisaje se resume en el valor que tiene de ser:

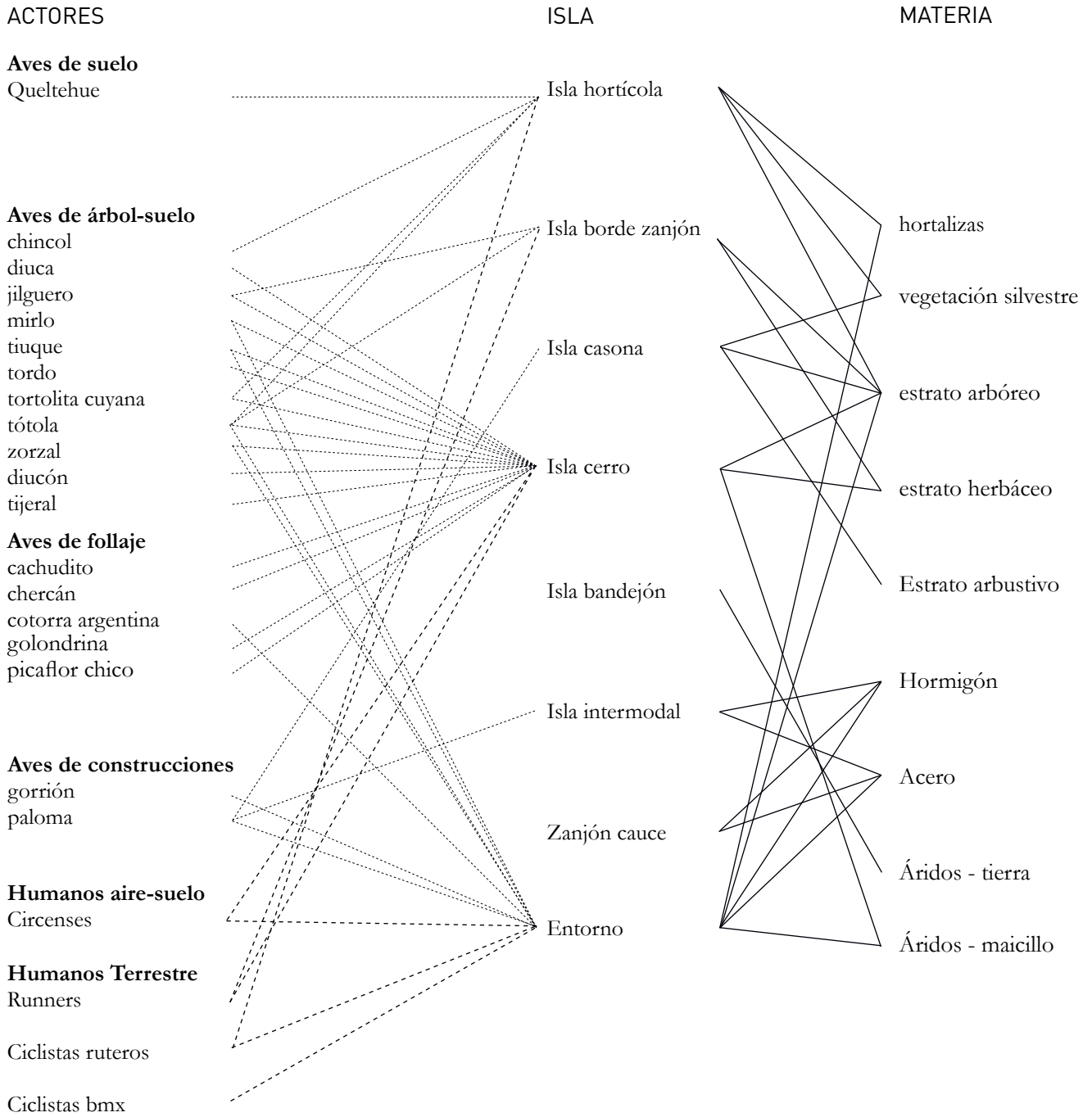
- una huella
- un vacío
- un mirador
- un enjambre de rutas

...un posible Jardín en Movimiento para el juego urbano: un Playscape



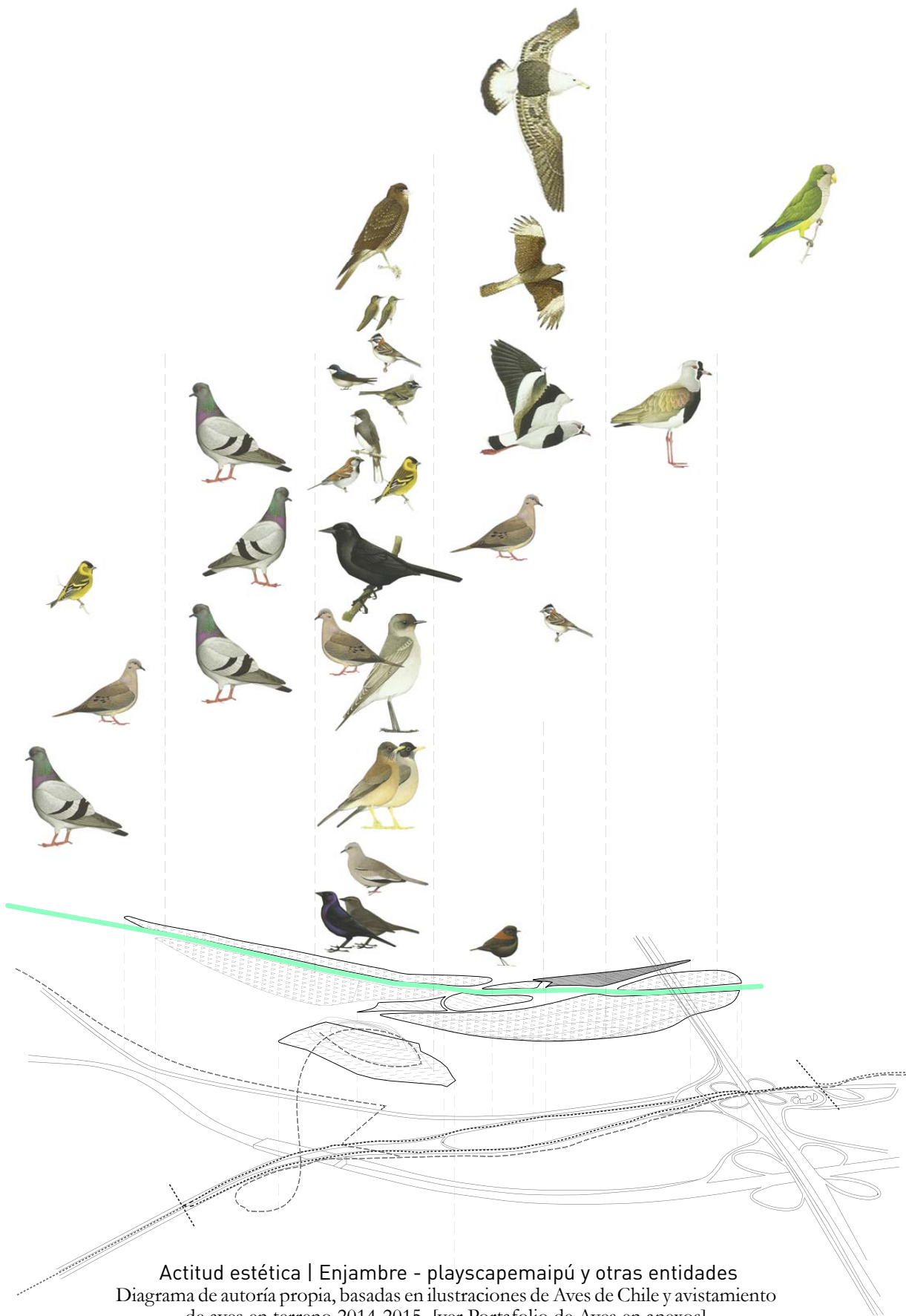
Isla agrícola
Imagen de César Carrasco, acompañante en terreno, 10.05.2015

Actores del Archipiélago





Avistamiento de Aves | Colegial sobre Zanjón
fotografía de César Carrasco, acompañante en ruta, 10.05.2015.



Actitud estética | Enjambre - playscapemaipú y otras entidades
Diagrama de autoría propia, basadas en ilustraciones de Aves de Chile y avistamiento
de aves en terreno 2014-2015 [ver Portafolio de Aves en anexos]

4.4. Actitud ética frente al paisaje: el Playscape Maipú -macropaisaje- y el Archipiélago -micropaisaje-.

El vacío que configura el archipiélago es un lugar para la percepción de la cuenca que abraza a Santiago, esta situación espacial dentro de ella toma aun más importancia debido a que prontamente el entorno al eje Pajaritos desde metro Las Parcelas hasta Camino Melipilla [1,5km] se planteará como una zona comercial/habitacional de alta densidad. El lugar del proyecto es un vestigio del patrimonio inmaterial de la cuenca de Santiago y una veta histórica del anterior paisaje rural que bordeaba el camino Los Pajaritos.

Por otro lado los ciudadanos se están organizando ante la falta de espacios públicos inclusivos-colectivos utilizando las plataformas virtuales para la organización y las físicas para la acción. El nuevo espacio público es un lugar híbrido en donde a la ciudad moderna se adhiere la red virtual organizada para actuar en la calle e incluso más allá de la misma -fuera de *lo urbano* y de la Provincia de Santiago-. Esto, sumado al rol secundario que la transformación de la ciudad ha dejado para los que se movilizan a menores velocidades: ciclistas-peatones-caminantes, ha provocado un contexto generalizado de neo ocupación de antiguos espacios públicos consolidados por parte de estos ciudadanos, protagonizando un rol de reconquista de la ciudad en Maipú -circo y agricultura urbana- y de creación o bien redefinición de nuevos lugares -ciclistas-.

El urbanismo y la arquitectura deben considerar esta constelación de nuevas energías ciudadanas del capital social, ya que ellas se traducen en *identidades culturales urbanas* 90 *emergentes* que dan cuenta de cómo podría ser la ciudad dentro de 50 años y más, y cómo se gestarían las relaciones sociales en ella y así la configuración de *lo público*. Ellos reclaman por una mejor calidad de vida, responsabilidad con el territorio, lugares de encuentro auto controlados y libres, de acuerdo a la generación de unas leyes o reglas propias: lugares para el juego urbano.

El proyecto que se emplaza en el Archipiélago debe ser una nueva apuesta para la ciudad. Este lugar debe dar opciones, otorgar herramientas y poder para la participación en la construcción del territorio, enfatizando y a la vez reforzando ciertos neo patrimonios inmateriales -Playscape Maipú- y

otros ya consolidados según la tradición local: costumbres rurales, cuasimodo, maratones, cicletada de los monumentos, ferias libres, etc..

La inclusión de actores diversos es lo que produciría el escenario posible para la interlocución de diferentes intereses que se pueden vincular dentro del marco de una plataforma que de cabida a las comunidades paralelas tales como: la agricultura urbana, el circo contemporáneo y el ciclismo en Maipú. A su vez poder coexistir con seres vivos no humanos, como las aves, que ya habitan y atraviesan el Archipiélago, actualmente he detectado 18 especies de aves [ver Portafolio de Aves].

Evidentemente otras comunidades podrían incluirse al lugar y generar una nueva red para el Playscape Maipú, que tendría cabida física en el Archipiélago, hecho que enriquecería a la ciudad y al lugar mismo. El lugar del Playscape debe estar abierto a estas posibilidades, debe ser una apertura de campo, para así continuar con la creación de nuevos espacios públicos, los cuales más que dejar de ser conflictivos, deben abortar el rol de competir unos con otros, ser más tolerantes, complementarios e inclusivos.

Para la ciudad contemporánea de hoy compleja por excelencia, los espacios públicos deben tener también un rol mutante, dinámico y colectivo.

Propuesta

"En realidad, el nomadismo siempre ha vivido en osmosis con el sedentarismo, y la ciudad actual contiene en su interior tanto espacios nómadas (vacíos) como espacios sedentarios (llenos) que viven unos junto a los otros en un delicado equilibrio de intercambios recíprocos. La ciudad nómada vive actualmente dentro de la ciudad sedentaria, y se alimenta de sus desechos y a cambio se ofrece su propia presencia como una nueva naturaleza que solo puede recorrerse habitándola. ... Tan solo en los últimos diez mil años de vida sedentaria hemos pasado de la arquitectura del espacio vacío a la arquitectura del espacio lleno".

Francesco Careri, Walkscapes: el andar como práctica estética, p: 18, 2013.

1.1
Propuesta
¿qué hacer ante tan complejo escenario?

ARCHIPIÉLAGO EN MOVIMIENTO

Parque público para el andar y juego urbano en Maipú, un posible lugar para la conservación de la biodiversidad dentro de la zona urbana

El proyecto en términos teóricos es un Jardín en Movimiento que contiene dentro del vacío un Playscape, un lugar urbano del juego que da cabida a las tres comunidades paralelas del Playscape Maipú: circo, agricultura urbana y ciclismo. El cual a su vez funciona como organizador de rutas ciclistas de escala territorial para la comuna de Maipú, como sitio de percepción de la cuenca que abraza a Santiago de Chile y como una zona urbana para conservación de la avifauna.

¿cuál es el rol del proyecto?

El rol principal del Archipiélago en Movimiento es contribuir al pensamiento de un espacio público dócil. Dentro de un contexto próximo en donde habrá un aumento de población en las urbes a escala mundial -hacia el 2030 más del 60% de la población mundial vivirá en ciudades [Oyarce, Juan; 2015]-, de cambio climático local -acercamiento del clima desértico hacia el sur de Chile, en 400 años llegaría a Santiago, [Ferrando, Francisco]- y de una nueva dinámica de acción pública determinada por la dualidad físico-digital es pertinente preguntarse por el **un nuevo tipo de espacio público**.

En términos particulares el proyecto funciona como:

VACÍO

ARTICULADOR

LUGAR MULLIDO

CONSERVACIÓN

1.2 Objetivos del Archipiélago en Movimiento y lineamientos estratégicos

1. Objetivo director

En primer lugar el objetivo del proyecto es consolidar al archipiélago como vacío difuso [para el andar y el juego] e isla fría, consolidándose como un nuevo espacio público para Santiago. Transformándose en un lugar puente de escala fractal, en el cual se puede entender el origen de Santiago, la antigua imagen urbana de la época agropecuaria de Maipú, ser un lugar de confluencia de rutas, un sitio donde perderse y un protector para la avifauna dentro de la zona urbana.

2. Objetivos particulares

2.1 Articulación multiescalar de islas y coordinación de rutas: lograr organizar el enjambre de rutas de los diversos actores -camiones, buses, automóviles, ciclistas, runners, caminantes y aves- de manera coherente entre sí y además relacionar al lugar con otras rutas de escala comunal y sitios de atracción territorial hacia el poniente-precordillera de la costa, cerros islas y zona rural.

2.2 Playscape de carácter local: generar un sitio para las comunidades paralelas de la AU, el ciclismo y el circo en Maipú.

2.3 Biodiversidad en la zona urbana: el proyecto se plantea, en términos de la ecología urbana, como un sitio para la conservación de la avifauna en Santiago dentro de un espacio público.

2.4 Consolidar el convivio del juego humano con el hábitat para la avifauna u otros individuos dentro de un espacio público.

Lineamientos estratégicos

Propuesta del cumplimiento del PRMS y anterior PRI. Consolidar al archipiélago como aérea verde de escala intercomunal, específicamente para la conservación de la biodiversidad y lugar para las actividades dóciles dentro de la zona urbana

Corredor verde, atravesos e intermodal de bicicletas

consolidar al zanjón de la aguada como un corredor verde de articulación del archipiélago y de lo urbano con lo rural. Conectar islas a través de atravesos, los cuales deben estar organizados por una infraestructura mayor la cual es un intermodal de bicicletas

Campos de juego

creación de lugares lúdicos definidos por suelos mullidos

Estratos vegetacionales

fortalecer los estratos vegetacionales arbustivos, ampliar espectro de árboles nativos y flora silvestre

Amortiguación

realizar bordes de protección que permitan que los campos de juego y las rutas no compitan con el hábitat ya consolidado por la avifauna.

Figura legal del proyecto

¿cómo hacer posible que el Archipiélago se entienda como un todo, y no como una serie de predios, en términos administrativos?

Rol del estado

En Chile el principal organismo que ha estado encargado de la conservación de la biodiversidad es el estado a través de diversas instituciones responsables de aquello: MMA-CONAMA, CONAF, MINEDUC -red de bibliotecas DIBAM-. Sin embargo tales entidades no han tomado un rol de alto impacto en la Planificación del Territorio, al parecer no existen instrumentos legales que aseguren el cumplimiento del rol protector hacia la biodiversidad, hecho que considero grave en cuanto al contexto actual de calentamiento global, escasez de recurso hídrico, etc.

Rol de las áreas protegidas

En términos legales está la figura de áreas silvestres protegidas, la cual tiene la función de conservar la existencia, función y proceso de los organismos que habitan dentro de esos polígonos [Weber, C. y A. Gutiérrez, 1985]. Dentro de este contexto local es que Díaz y Armesto [2003] afirman que diversos estudios indican que estas áreas no son suficientes para conservar poblaciones viables de todas las especies silvestres de aves actualmente presentes. Desde aquí es que se hace necesario crear nuevas áreas de conservación ya que como han afirmado diversos investigadores “muchas especies no habitan en las reservas, sino en extensas áreas silvestres localizadas fuera de ellas, las cuales están siendo transformadas en campos de cultivo, praderas y zonas urbanas” [Díaz y Armesto, 2003].

Es dentro de esta realidad que se hace necesario idear una nueva figura legal que pretenda, dentro de la zona urbana, no solo conservar la biodiversidad de las especies silvestres locales, sino también de relacionarlas con nuestro propio patrimonio tangible e intangible. Es por esto que el Archipiélago debería tener un principal rol de protección desde diversos frentes: el histórico -Pajaritos como cordón hortícola y corredor biológico-, el político -enjambre de rutas consolidadas-, el medio ambiental -isla fría para la ciudad intermedia de Maipú-, el de biodiversidad -sitio de conservación de avifauna dentro de la zona urbana- y de espacio público -un sitio para el juego-.

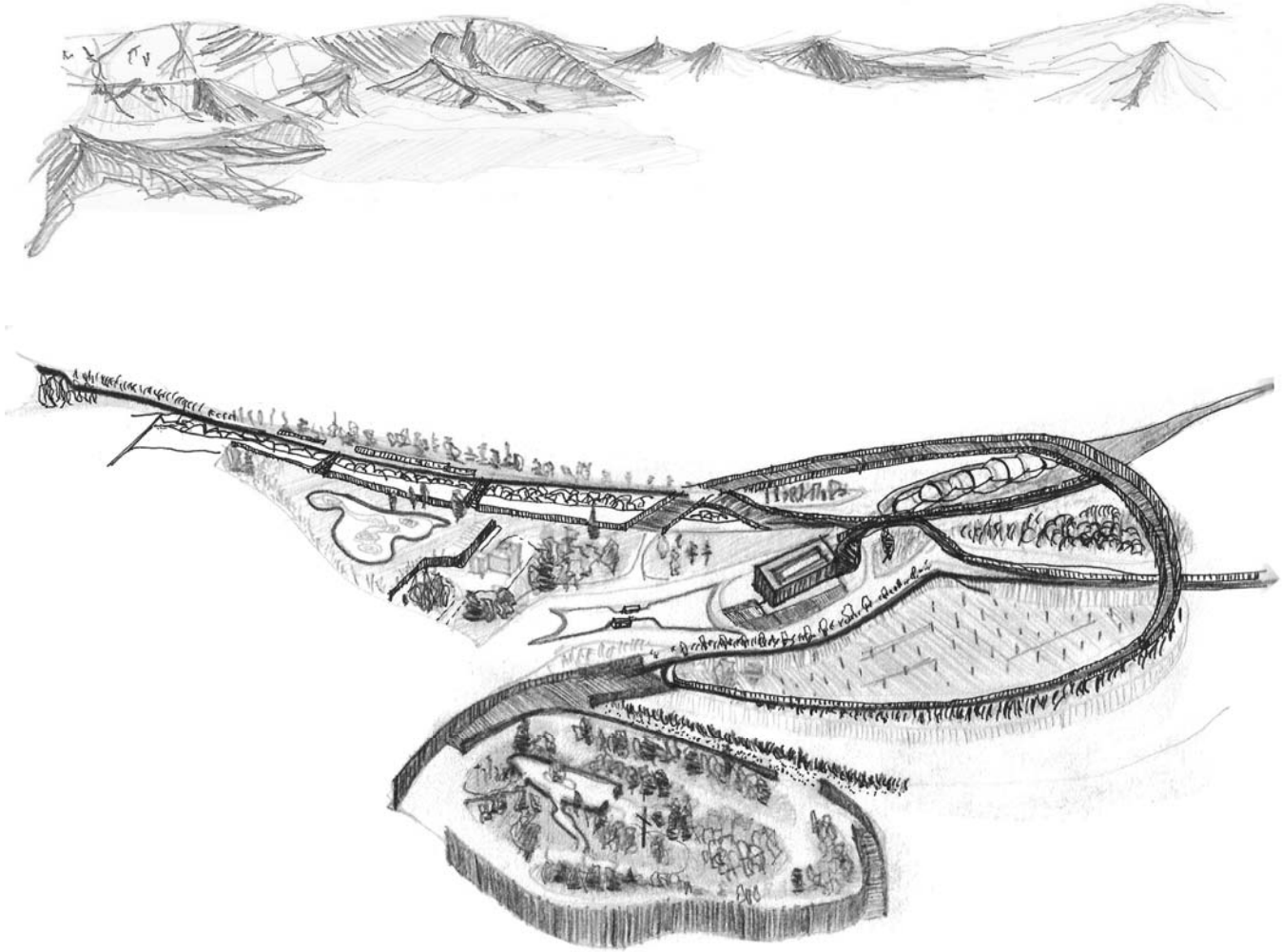
Dado esto **se propone la figura de una fundación interdisciplinaria para la figura legal del proyecto: Fundación Archipiélago.** Tal entidad tiene el objetivo de coordinar a los actores tanto públicos como privados.

Hoy en Santiago de Chile han surgido diversas organizaciones y movimientos ciudadanos que han estado en el último tiempo desarrollando proyectos con el principal objetivo de investigar, proteger y experimentar en la cuenca, en beneficio de su posterior Planificación Territorial responsable. Estas entidades activas son:

Corredores Verdes
Asociación Santiago Cerro Isla
Minga Sustentable
Red por la Defensa de la Precordillera
UNORCH

Ellos se componen de profesionales de diversas áreas que influyen en la Planificación Territorial y en los proyectos urbanos que se han agrupado según sus intereses.

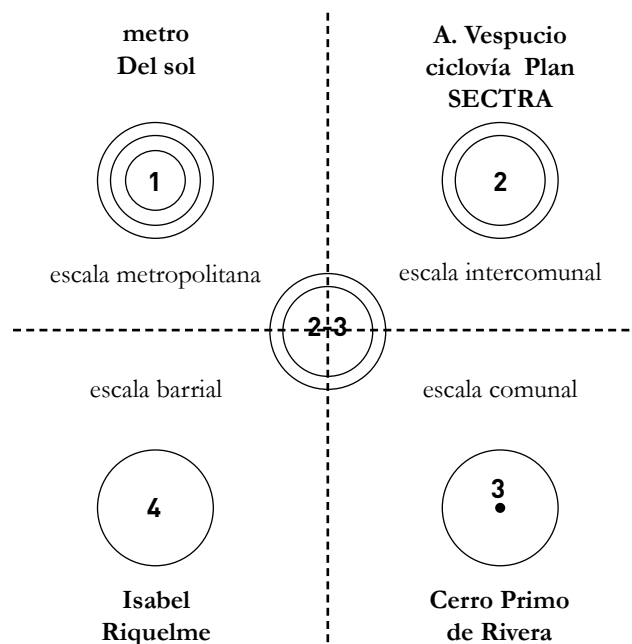
Lo común de aquellos es que han estado trabajando de forma paralela, y a veces colaborativa, en el levantamiento de información desde el campo físico urbano, además de ser vinculadores con otros profesionales, tesisistas e investigadores del territorio.



ARCHIPIÉLAGO EN MOVIMIENTO

Parque público para el andar y el juego urbano en Maipú, un posible lugar
para la conservación de la biodiversidad dentro de la zona urbana

3.1
Estrategias de diseño
- según objetivos particulares -

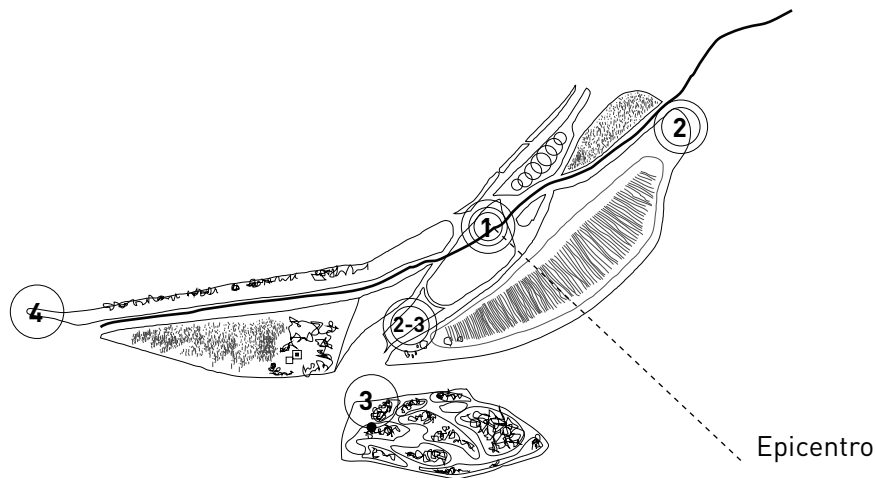


Accesos

98

El Archipiélago en movimiento, como parque público, debe tener la accesibilidad que actualmente no tiene. Los accesos se determinaron según la escala barrial, comunal, intercomunal y alcance metropolitano que podría tener el archipiélago como nuevo espacio público, en el caso que el Intermodal de Sol se reactivara como intercambiador inter regional.

De esta forma los accesos se distribuyen en el perímetro y al epicentro del archipiélago.



1 Alcance metropolitano

Acceso Metro del Sol: se reactiva una salida de metro dentro de la isla bandejón, el túnel de ésta está construido y se encuentra en los planos oficiales de metro S.A. que otorgó el departamento de Arquitectura.

2 Escala Intercomunal

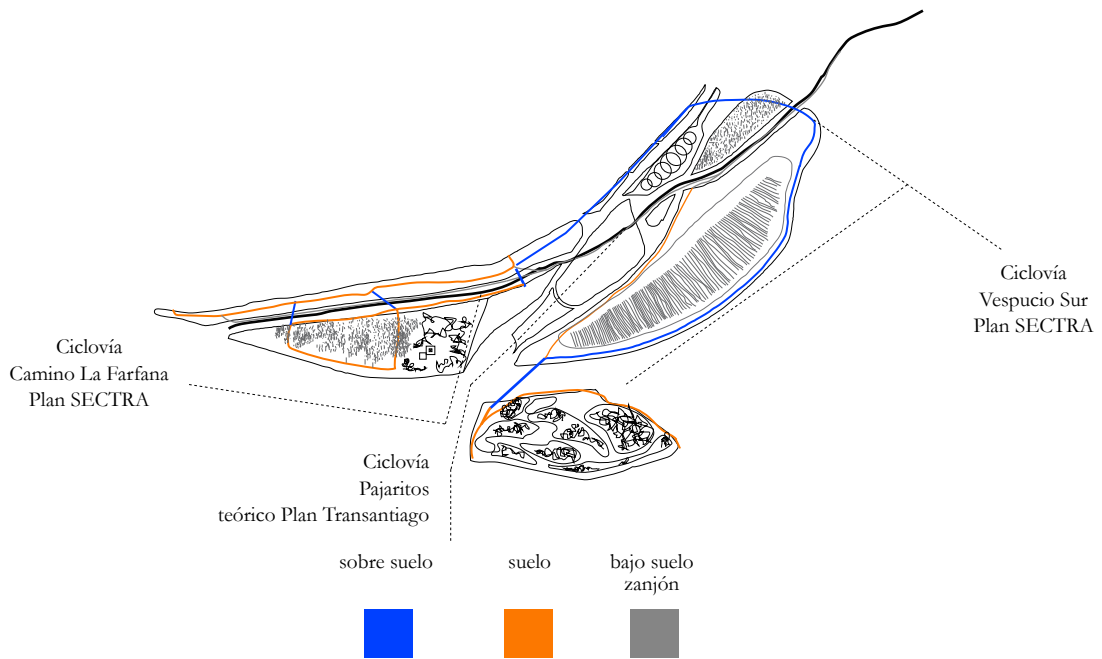
Acceso troncal Transantiago: este tramo de Los Pajaritos [Vespucio - 5 de Abril] aun no está modificado por Transantiago, y SECPLA Maipú no tiene antecedentes con respecto a su diseño. Es por eso que en la isla bandejón se propone un paradero transantiago, de esta forma se concentra una confluencia de rutas de escala peatonal y ciclista, considerando que la ciclovía que llega desde el sur. A su vez se propone un segundo acceso intercomunal adyacente a A. Vespucio, ya que el Plan Metropolitano de ciclovías de SECTRA proyecta una ruta ciclovía en la avenida sur.

3 Escala comunal

Acceso loma isla: el cerro Primo de Rivera es la isla que se ha consolidado a través del tiempo como hito comunal y como campo de juego para deportistas, y vecinos de todas las edades. Es por esto que se propone el ingreso al archipiélago desde esta loma hacia la isla cultivo y viceversa.

4 Escala barrial

Acceso isla Isabel Riquelme: el borde norte del zanjón por Isabel Riquelme es un sitio consolidado para runners y ciclistas, que forma parte del circuito deportista habitual en el archipiélago. Se considera este acceso como principal contenedor tanto de las rutas de menor velocidad como a los vecinos peatones que enfrentan perpendicularmente el cordón.



Atravesos

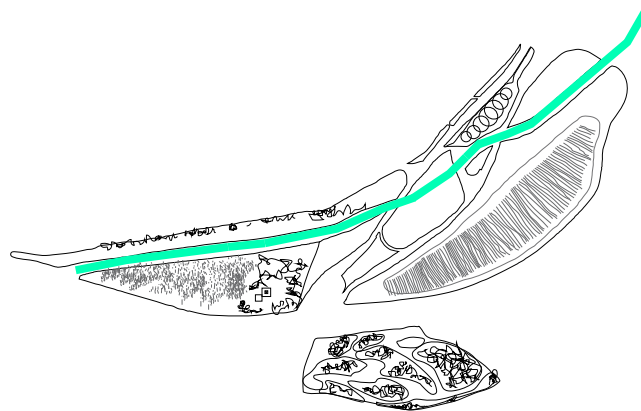
El relato del espacio atravesado

Los atravesos propuestos son una apertura física hacia el campo intangible de la ciudad. El andar se produce porque nos permitimos movernos sin una dirección planificada, si bien puede haber una intención, de acuerdo al entorno que va siendo atravesado, nuestro cuerpo se moviliza en ciertas direcciones que se pueden describir como aleatorias, las que producen hechos arquitectónicos curvos -entendiendo al recorrido como hecho arquitectónico: la línea que atraviesa el espacio [Careri 2004, p:19].

El descubrimiento de mi andar curvo durante las caminatas de Exploraciones Urbanas en Santiago [EXU 2014], dicha experiencia me dio a entender que más que la forma física del espacio atravesado lo determinante es lo que captamos al andar, construyendo así de manera simbólica e intangible nuestra ciudad a través de un relato que formamos al caminar.

El relato del Archipiélago en Movimiento tiene que ver con dar coherencia a lo que podemos percibir según nuestros intereses, experiencia anterior y sensibilidad singular. Es por esto que los atravesos sugieren elementos a captar dando así la posibilidad de deambular, dan opciones de dirección, por lo cual se otorga la posibilidad de construir infinitos relatos.

Los atravesos están organizados según altura desde el nivel de la calle. Éstos tienen el rol de vincular desde el caminar y ciclorutas las islas: loma-cultivo-estación del sol, isabel riquelme- casona.



Corredor Verde
zanjón



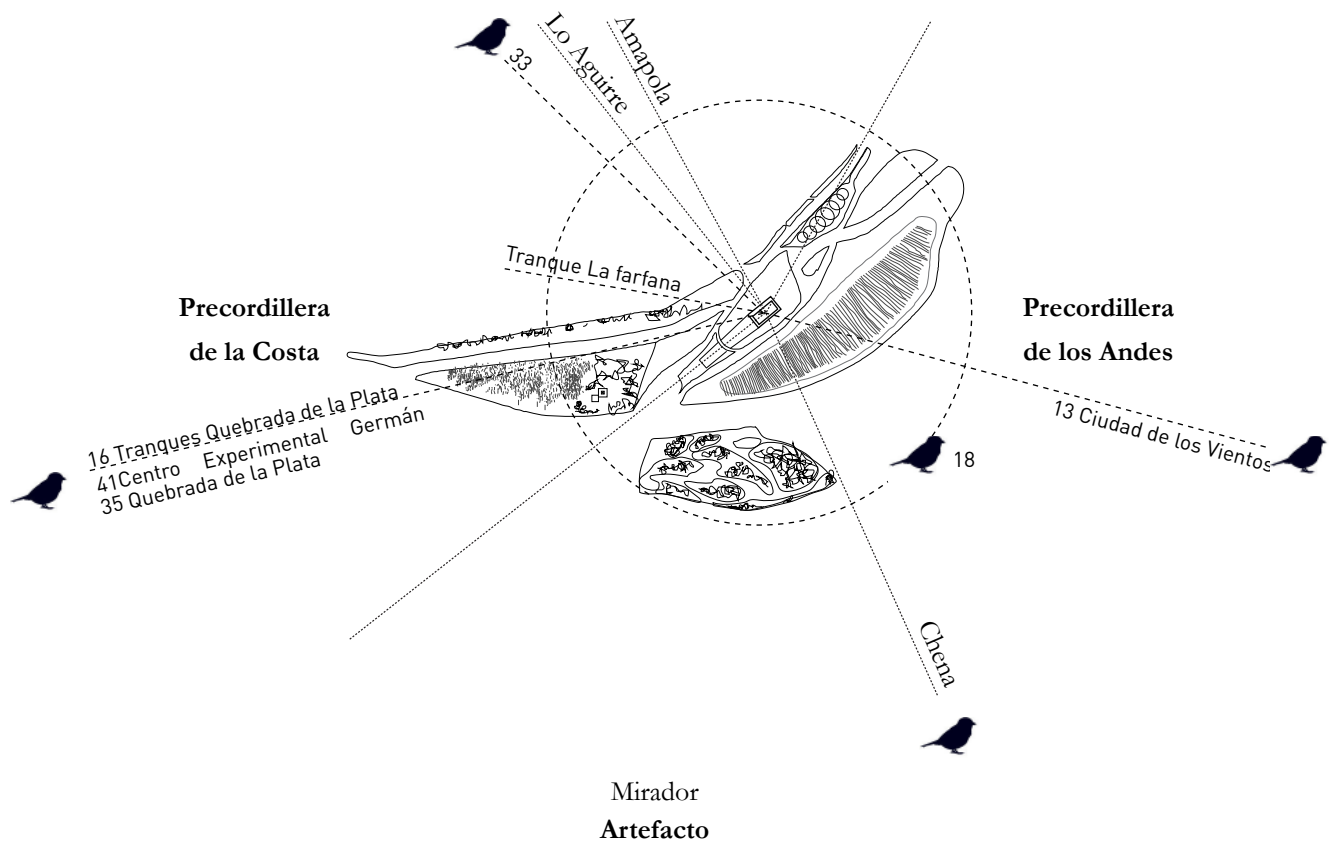
Corredor Verde **Zanjón de la Aguada**

“Una manera gráfica de expresar el concepto de corredores verdes es decir que son líneas de naturaleza que atraviesan los paisajes antropizados e incluso las ciudades. Palabras clave que destacan en la definición son: linealidad, conectividad y multi-funcionalidad” [Riveros, Andrés & Vásquez, A.;]

¿Por qué un corredor verde?

En particular el Zanjón de la Aguada es el elemento que organiza de forma lineal al archipiélago y que además podría conectar a través del uso de la bicicleta el territorio fragmentado con otros parques -como el Parque Inundable La Aguada- hacia el oriente, y con el Mapocho hacia el poniente. Particularmente en este sector del zanjón considero que la pre existencia del importante ensamble de aves -metapoblación- da cuenta de que, tanto la riqueza vegetal de las islas como la constante presencia de agua en el zanjón -a veces solo en forma de pozas-, hacen que este sitio sea un lugar que otorga servicios ecosistémicos favorables para la avifauna.

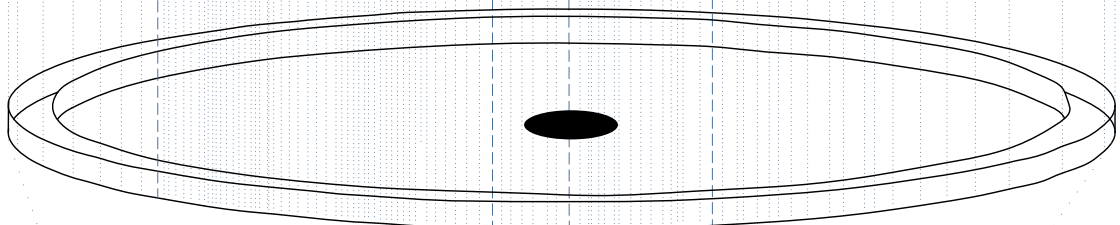
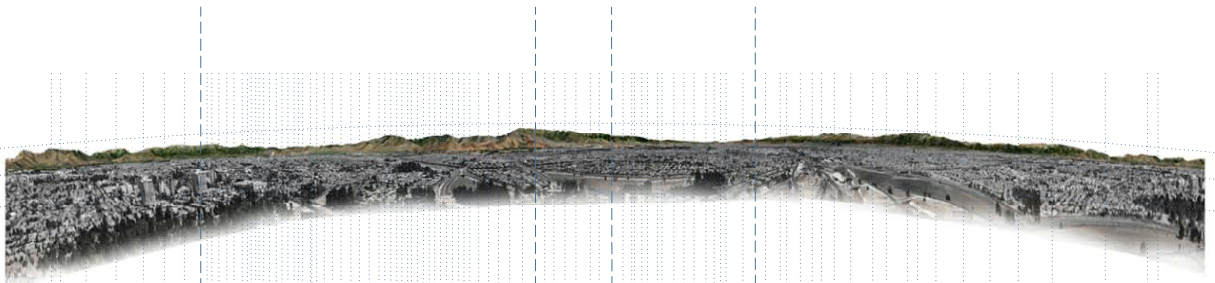
Como estrategia territorial es que el Zanjón de la Aguada se plantea teóricamente como un Corredor Verde, el cual en términos de influencia en el hábitat para la avifauna, es pertinente reforzar como cauce continuo de poniente a oriente dentro de la cuenca. Actualmente las gaviotas migran guiándose por este curso de agua, al igual -al parecer- que el colegial que pude avistar en una caminata al terreno un día de mayo.



El artefacto se posiciona al centro del proyecto y proporciona la oportunidad de mirar la cuenca, el zanjón de la Aguada, Maipú y al Archipiélago. En Santiago debido a la ausencia de planificación territorial que proteja nuestra imagen urbana en nuestra metrópoli, la cordillera de los Andes es casi un fantasma desde el valle. Al poniente está empezando a pasar lo mismo, el PRC de Maipú se está modificando a favor de la densificación del borde de Los Pajaritos y de la calle 5 de Abril -Boulevard 5 de abril, proyecto Transantiago, iniciará su ejecución a fines del 2015-.

La percepción territorial y valoración de nuestra cuenca debe ser un lineamiento principal en el momento de intervenir el paisaje urbano. Las identidades urbanas emergentes tienen directa relación con la exploración de la ciudad desde el caminar y sobre la bicicleta, ya sea de forma colectiva e individual. Un sitio que permita visualizar hacia dónde ir -hotspots de avifauna, 26 cerros islas, lomas islas y precordilleras-, un lugar de apertura al horizonte -percepción de aquello- se hará cada vez más necesario en este vacío en Maipú.

cordones cordilleranos
"límite urbano"
expansión



25:26
19:20 21:22 3:24

X1

1

2

5

11

12

13

15

16

17

3

4

7

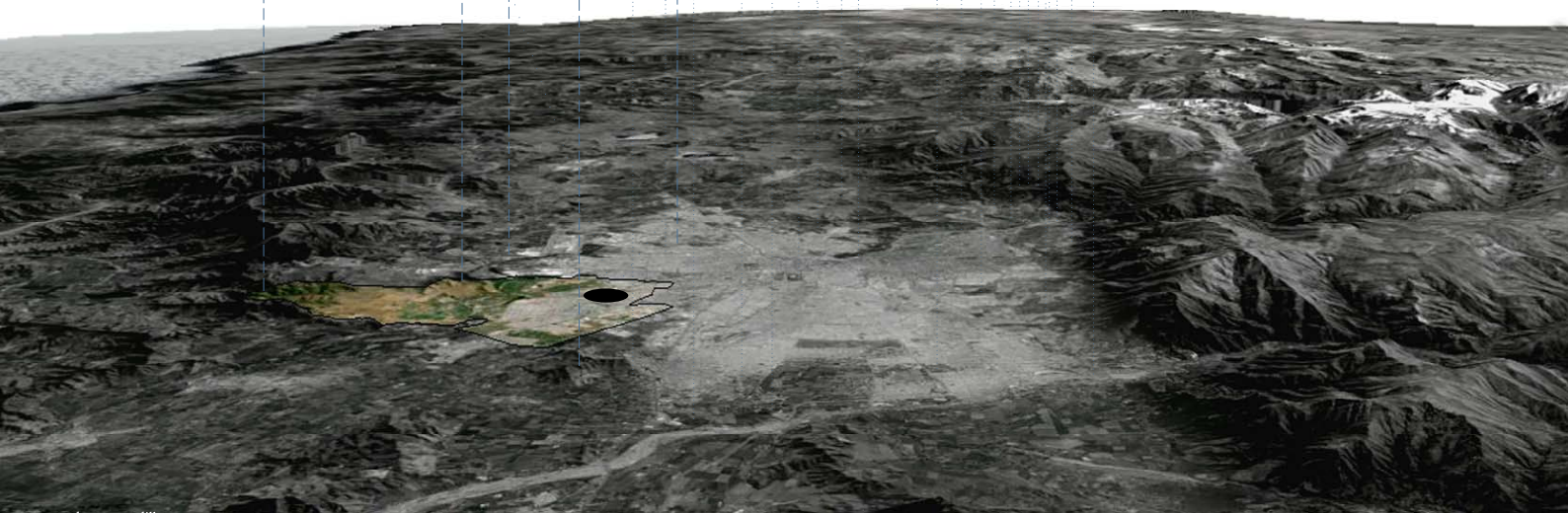
8

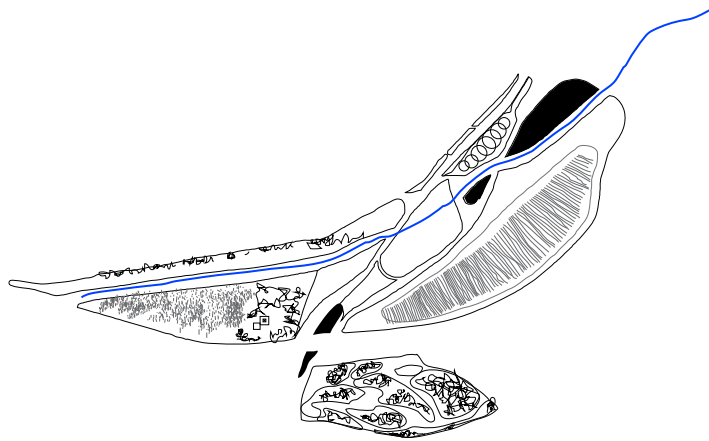
9

10

14

18





Islas inaccesibles
amortiguación

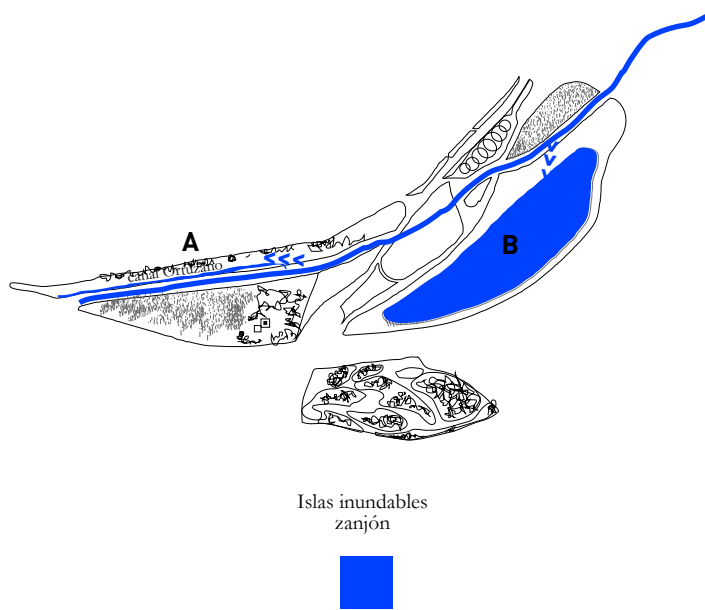


Conservación biodiversidad **Amortiguación**

Las islas que no son accesibles por actividades antrópicas se concentran al centro del archipiélago, fortalecidas con estratos arbustivos y flores silvestres, de esta manera existe un cordón de islas que promueven hábitat para las aves como refugio. Esta materia vegetal debe ser de bajo consumo hídrico, la idea es que éstas sean islas del jardín en movimiento, en donde si bien se reforestará, luego de aquello el mismo cordón encontrará su manera de sobrevivir. De esta manera estas islas funcionarían como fuente de alimento y refugio.

En Maipú en invierno y primavera hay niebla en las atmósferas matutinas al igual que durante algunas noches frías, aquí la niebla se concentra y baja hasta la escala de peatón. Esto hace que pequeñas cantidades de agua rieguen la flora silvestre que sobrevive ya en el lugar, siendo su principal especie el yuyo -amarillo en verano-.

Este cordón se complementa en las épocas de mayores temperaturas con el campo de juego de agua, el cual a través de la brisa y el viento podría generar un micro ecosistema artificial. Favoreciendo la presencia de la avifauna de manera esporádica por ser un lugar más fresco que el hormigón y por estar dotado de agua.



Conservación del hábitat urbano **Amortiguación**

Como el Zanjón es el principal evacuador de aguas lluvias de Santiago, el archipiélago considera -en caso de aluvión o temporal- evitar la inundación del sector residencial -hacia el norte- y la avenida Pajaritos. Para esto la estrategia es evacuar el exceso de agua del cauce del Zanjón a través de dos mecanismos:

A. Canal Rinconada -2m: al norte del zanjón paralelo a su cauce anteriormente existía el canal Rinconada que extraía aguas para el regadío desde allí hacia La Farfana. Actualmente el canal se encuentra seco y en estado de deterioro, siendo el lugar más vulnerable hacia ocupaciones informales negativas -basural, delincuencia, drogadicción, etc.-.

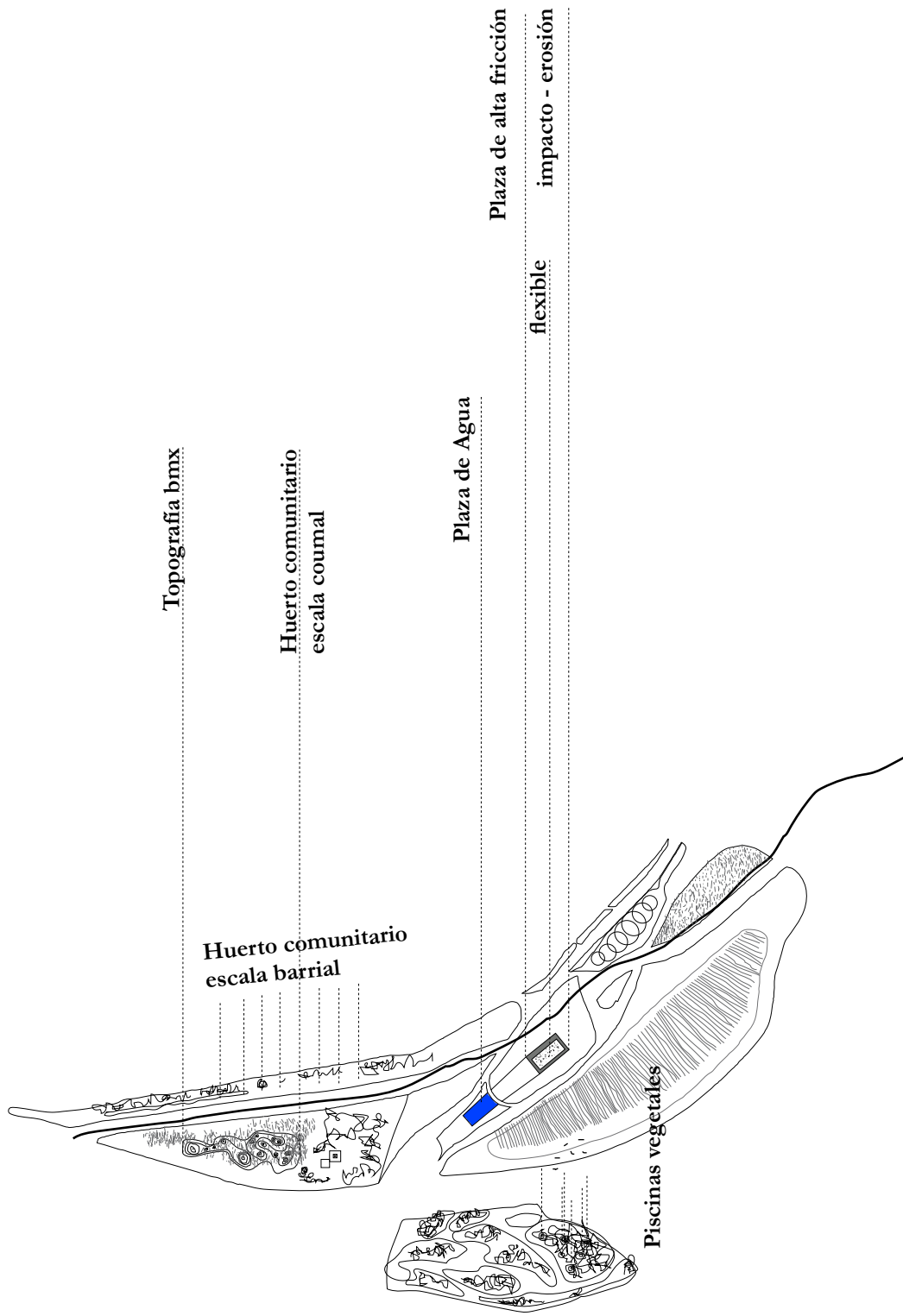
B. Isla Cultivo -4m: si el caudal del zanjón aumenta a gran velocidad y el canal Rinconada ya ha cumplido su función es que se opta por inundar la isla hortícola. Este lugar está más hundido que la zanja del canal y es más amplio, por lo cual al hundirse formaría un humedal efímero, lo cual sería un paisaje susceptible a captar otras aves de ambientes más húmedos y terrestres en mayor número -como el Queltehue-.

Los atravesos nunca llegan a nivel de suelo del cultivo permeable, por lo cual el traspaso ciclista y peatonal no se vería interrumpido por esta acción.

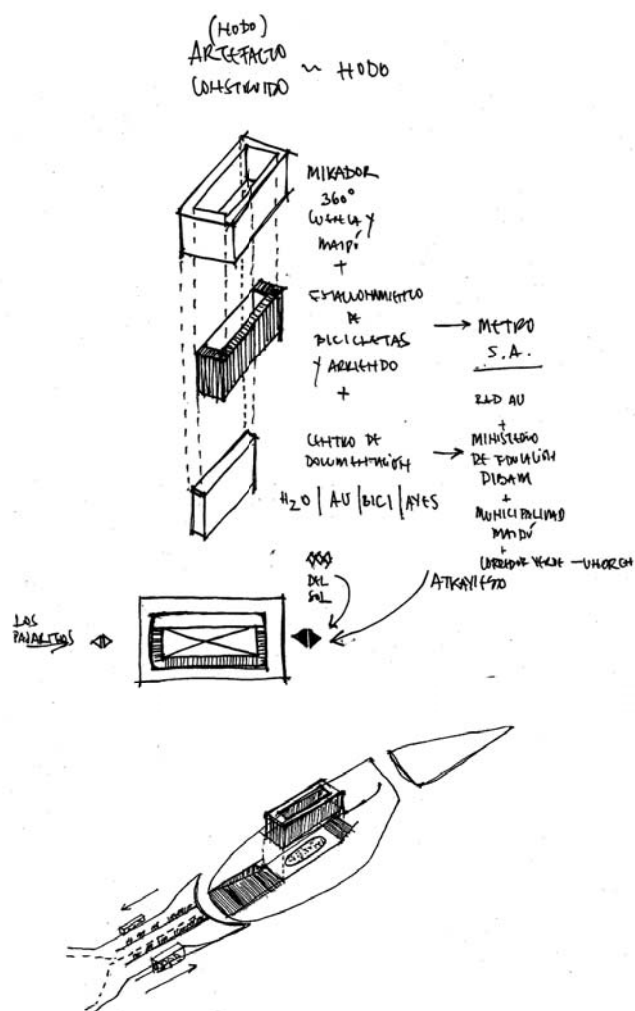
3.2
Pausas
Campos de Juego

Los campos de juego dan espacio a las comunidades paralelas del Playscapemaipú. Se plantean 5 Campos de Juego . Éstos lo componen suelos mullidos, los cuales son superficies de materias mullidas. En el Archipiélago en Movimiento existen diferentes tipos de campos de juego de alta y baja fricción, los cuales tienen materias lúdicas diferentes de acuerdo a los intereses de las comunidades paralelas del Playscapemaipú.

ISLA	CAMPO DE JUEGO	MATERIA
Isla Isabel Riquelme	Huertos comunitarios públicos	Áridos arena
		hortalizas
Isla casona	ciclismo bmx	vegetación silvestre
	Huertos comunitarios públicos	estrato arbóreo
Isla cerro	Piscinas vegetales > hendiduras para el avisamiento de aves	estrato herbáceo
		Estrato arbustivo
Isla bandejón	Plaza de Agua	Agua
	Plaza de alta erosión	Hormigón
		Acero
		Áridos arcillosos



3.3 Estrategias de diseño particulares ARTICULAR



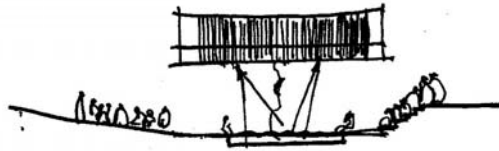
108

El único volumen del Archipiélago en Movimiento es un artefacto que funciona como vinculador de rutas, como mirador hacia el cuenca y a Maipú. Se emplaza en la *isla bandejón* de Los Pajaritos debido a su mayor altura con respecto a las otras islas -excepto la loma isla-, por estar al centro del corredor Los Pajaritos y adyacente al Intermodal de Sol. Este artefacto es el hito volumétrico del proyecto, aquella infraestructura reconocible como una cubierta habitable que mira y organiza al Archipiélago.

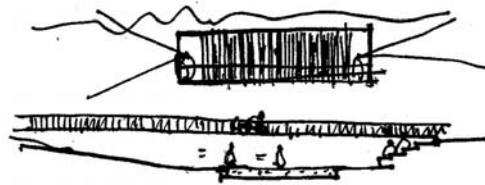
Tal hito cobija un campo de juego de alto roce: Plaza de alta fricción, la cual la componen los suelos mullidos de arena, agua y el pavimento duro -que en este caso se transforma en materia lúdica porque provoca el juego-.

PLAZA ALTA
#KIWIÖH
ESPACIO PÚBLICO
ABURTO

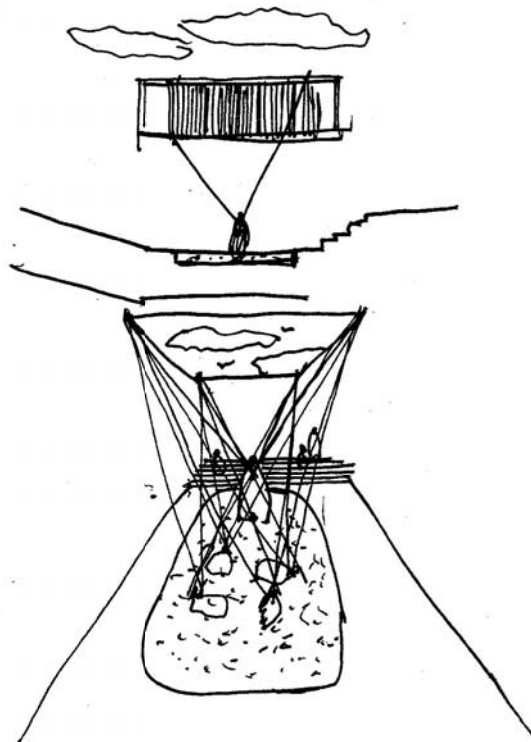
USOS



Anfiteatro-escenario
circo



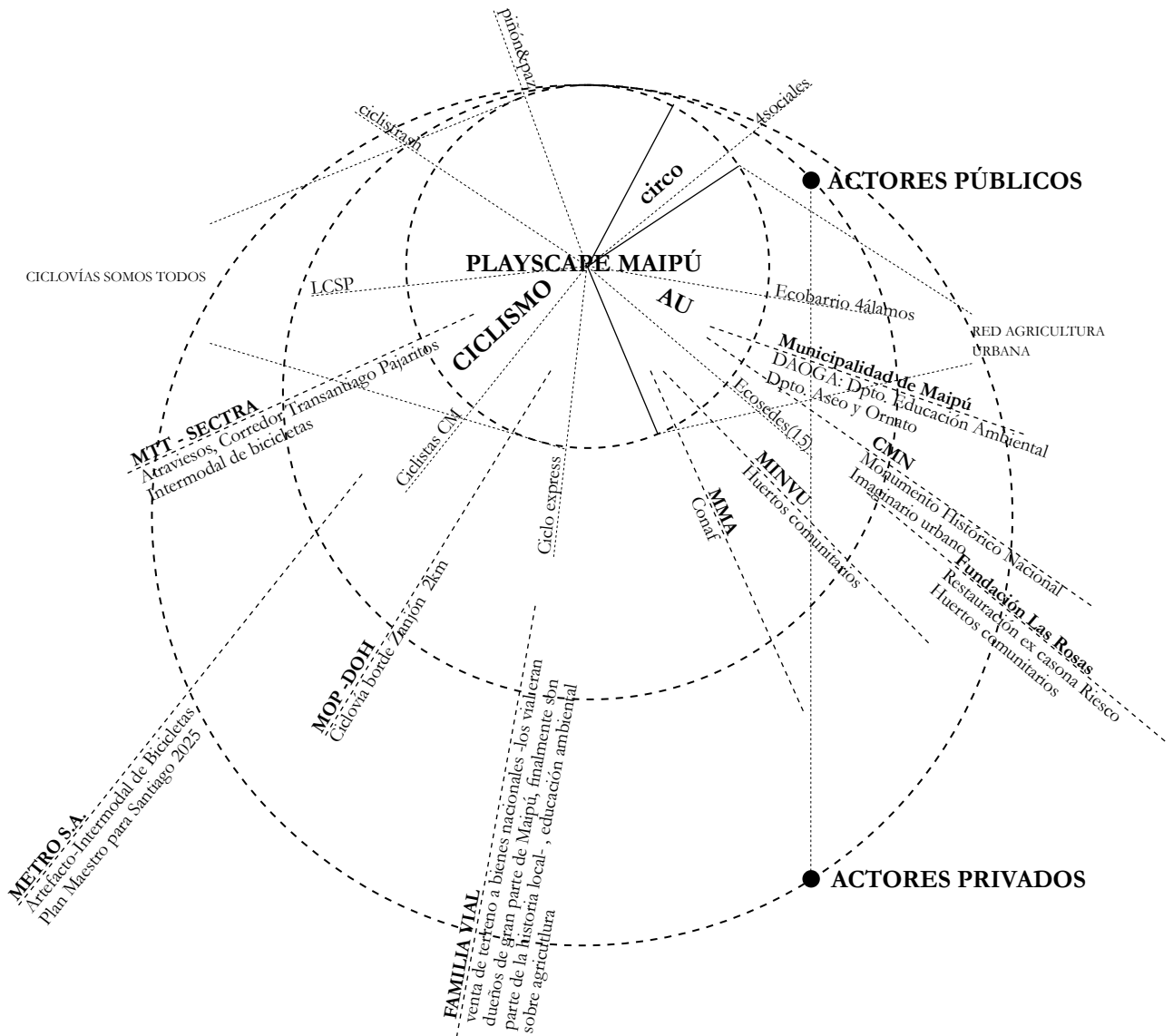
Cancha de Patinaje
ciclistas-rollers

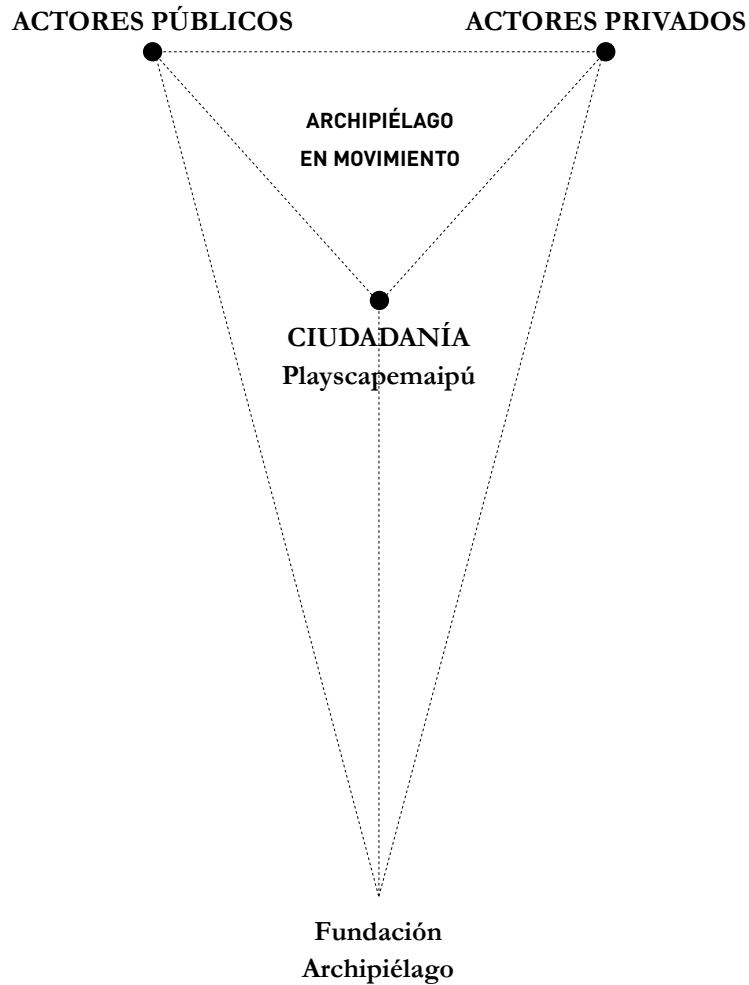


Mirador al cielo
todos los jugadores

¿quiénes estarían interesados en la existencia de este proyecto multisectorial?

ACTORES ARCHIPIÉLAGO EN MOVIMIENTO





**UNORCH - CORREDORES VERDES-
STGO CERRO ISLA - RED POR LA
DEFENSA DE LA PRECORDLLERA-
MINGA SUSTENTABLE**

Equipo interdisciplinario de instituciones interesadas en la investigación de la cuenca con fin de contribuir a la Planificación Territorial para Santiago.

Ellos coordinarán a los actores tanto públicos como privados para la gestión de materialización del proyecto. La fiscalización de dicho proceso estará a cargo de la ciudadanía insurgente del Playscape Maipú, el cual a través de los representantes de sus agrupaciones, se integrará en reuniones deliberativas con la fundación.

¿cuál es la temporalidad del proyecto?

ETAPA A - Materialización > desfragmentación

La materialización del proyecto se organiza en cinco etapas de dos años cada una, el orden de los subetapas de construcción física del proyecto dependen de criterios de conservación hacia la avifauna -actor más frágil del archipiélago-, y en pos de que paulatinamente el archipiélago se transforme primero en un espacio público continuo -desfragmentación-

ETAPA B - Lugar a través del juego > Playscape

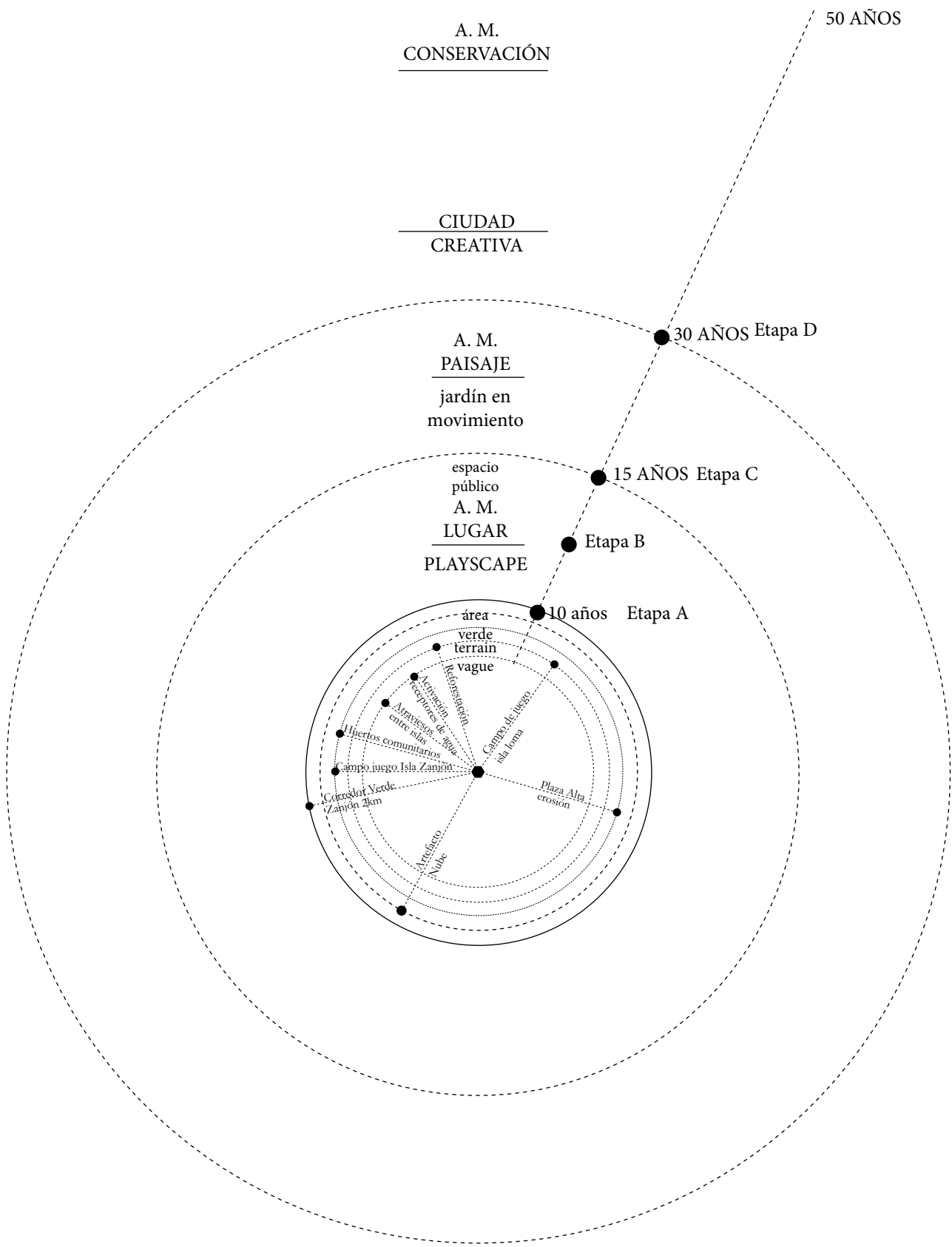
Una vez construidos los Campos de Juego, estos son utilizados por las tres comunidades del Playscapemaipú. Sin embargo, otros actores se irán integrando a los suelos mullidos, configurándose así a través del tiempo un juego particular dentro del archipiélago que dependerá del rito que empiecen a realizar los diversos ciudadanos a través de rutas, acciones e interacciones que puedan realizar tanto con el lugar a escala territorial como de escala peatonal.

ETAPA C - Jardín en Movimiento > sucesión-clímax.

El paso del tiempo dentro de una gestión responsable del Jardín en Movimiento proporcionará una nueva imagen de área verde. Este nuevo paisaje se empezará a valorar a través de los diversos mecanismos de participación e información que el archipiélago debe entregar en términos de educación medioambiental.

ETAPA D - CIUDAD CREATIVA > paisaje dócil

Si miramos más allá y proyectamos al archipiélago dentro de 30 años ya se habría consolidado como un lugar del juego colectivo y un sitio en donde aún podremos visualizar la cuenca. Y hacia los 50 años como un lugar para la conservación de la biodiversidad dentro de la zona urbana y una plataforma para el nacimiento de una ciudadanía informada, participativa y creativa.



CIERRE

1 SOBRE EL PROYECTO

El programa genérico del proyecto debe estar acorde al contexto actual de la transformación del paisaje urbano de la ciudad contemporánea del SXXI, el cual tiene que ver con una nueva manera de percibir esos mismos parajes. Este fenómeno se produce por la constante relación del espacio físico y virtual, al cual Manuel Castells denomina Espacios de los flujos definidos como los lugares donde se organizan las prácticas sociales y que tienen que ver con flujos del capital, de información, de tecnología y de interacción [Gómez, Alzate & Londoño, López, 2011]. Tomando esto como estrategia para captar ciertos programas acordes a los espacios de flujo, es que sumado a lo que podrían consolidarse como nuevas actitudes lúdicas urbanas es que se definió el programa del Playscape.

1.1 Flujos del capital

El Archipiélago en Movimiento es un lugar que da valor a este trozo urbano en múltiples direcciones, lo cual se resume en que es capaz de generar un proyecto dentro de la modalidad de las nuevas economías urbanas que no tienen una repercusión directa, sino que de manera indirecta. Al existir esta gran infraestructura en pos del habitar lúdico se está proponiendo un núcleo atractivo para el habitar del ser humano dentro de Santiago. El valor económico de los terrenos adyacentes subirán su valor desde la calidad urbana, esto provocará la consolidación del interés que la comuna de Maipú ha generado a través de las modificaciones del PRC 2004 [Jaime Borcosky, abril 2014] asegurando que este sitio no se destine a vivienda sino que de cabida a la gran densidad de población flotante y rediente que se ubicaría en el borde de la Avenida Los Pajaritos.

1.2 Flujos información

En términos del conocimiento medioambiental, ecológico y participativo dentro de lo urbano es que el Archipiélago en Movimiento pretende ser un lugar para el flujo de información, la cual tiene la particularidad de obtenerse a través de la experiencia de observar y habitar directamente la cuenca a diferentes escalas. A pie, sobre la bicicleta o sobre el mirador.

1.3 Flujos de tecnología

El proyecto se consolidaría como una fuente de servicios ambientales, los cuales permiten, a través de una tecnología pasiva, mantener ciertas relaciones de percepción espacial de la cuenca del Maipo importantes para la valoración del territorio natural de la ciudad de Santiago. Junto con esto hago énfasis a que gracias al desarrollo de la tecnología se han podido descubrir los valores de las vegetación nativa de nuestra cuenca y que el camino que podemos tomar es paralizar la construcción de islas de calor y favorecer las islas frías que ayudarán a que el clima y la temperatura de la capital sean adecuadas para el habitar de sus seres vivos. Además estamos a tiempo de prevenir y de trabajar en lo que podrían ser los bordes de cursos de agua del Mapocho y Zanjón de la Aguada como dos torrentes transversales de la cuenca.

Por otro lado el desarrollo del sistema de transporte ciclista y sus posibilidades de alcance territorial -el cual depende de nuestra condición bípeda- provoca una actitud que modifica el actual comportamiento de movilidad urbana e interurbana de Santiago. Nuestro rol como planificadores del territorio es promover que estas intenciones protagonizadas por las culturas urbanas emergentes se lleven a cabo de una manera segura e inclusiva con otros usos y ciudadanos.

1.4 Flujos de interacción

La fricción desde diversos frentes de acción invita a que diferentes ciudadanos integren este nuevo paisaje urbano a través de las actitudes lúdicas que provoca el lugar. Tales actividades tienen un carácter colectivo e inclusivo, lo cual permite que la interacción entre los participantes de los diferentes acontecimientos puedan relacionarse de tu a tu.

La interacción con el entorno natural lejano -cuenca del Maipo- y cercano -cerro Lo Aguirre, cerro Primo de Rivera- produce una relación local a diferentes escalas, esto sumado al encuentro con *nosotros* cuando nos perdemos al sumergirnos en el Playscape -una pausa a la rutina cotidiana- logra la escala más pequeña del Playscape y también la más amplia en cuanto a la posibilidad de los *viajes* que podemos realizar.

2 SOBRE EL DISEÑO DE ÁREA VERDE

2.1 Imagen estática-pictórica

Los Parques Tradicionales, si bien son parte de nuestra historia de imagen urbana y espacio público local, han correspondido continuamente a una importación de proyecto urbano de área verde. Diseñando a su vez con especies vegetales de alto costo de mantención -consumo hídrico- y configurando un paisaje verdoso fluor que no tiene nuestra flora silvestre. Esto ha provocado que incluso las áreas verdes privadas, a diferentes escalas, utilicen esta vegetación foránea como materia. El problema de estas áreas verdes es que, en cuanto a su mantención en el tiempo, se realiza un sobre esfuerzo y desperdicio de recursos para mantener una imagen estática de parque. Los cambios en los Parques Tradicionales -a excepción del tono de la vegetación- se perciben como negativos y se trabaja para conservar la inmovilidad de lo verde, desperdiciando las hojas caídas, la maleza, el largo del césped y el follaje de los árboles.

Incluso el diseño de los *parques sustentables* mirados solo desde una perspectiva ecológica promueven el diseño estático-pictórico del paisaje verde en lo urbano. Al diseñar parques que promueven la conservación de la biodiversidad, a veces esta variable se pone sobre la habitabilidad humana dentro de un área verde. *Se mira pero no se toca* es lo que nos pasa cuando, por ejemplo asistimos a un parque natural dentro de Santiago, como por ejemplo la zona de la Quebrada de La Plata en donde se pretende proyectar un Parque Público Natural en conjunto la Universidad de Chile con la Municipalidad de Maipú, podemos solo transitar pero no pausar y mucho menos internarnos en los suellos mullidos que componen estos sitios.

Dentro de la zona urbana la conservación de la biodiversidad no se puede ver como prioritaria ante la presencia de los ciudadanos dentro de los *biotopos* que refugian a lo no humano. Personalmente este tipo de proyectos me parecen alejados de la realidad y potencia del espacio público. El Archipiélago en Movimiento aparece como una oportunidad en estos términos, de experimentar y ver si la conservación de la biodiversidad de la fauna y flora local puede convivir a través de juego -suelos mullidos- con el habitar humano.

2.2 Área verde mutante o hacia el Jardín Planetario

Un parque que se gestiona y mantiene con los principios de un jardín en movimiento y con principios ecólogo urbanos,

es que podría llegar a ser tres veces más barato de mantener que un Parque Tradicional [Oyarce, Juan; julio 2015].

En este sentido el Archipiélago en Movimiento opta por dotar de una infraestructura que vincule las diferentes unidades, sin embargo el valor del lugar son precisamente la diferenciación de islas entre sí, por lo cual se opta mantener su condición existente y fortalecerlas en pos de enriquecer el hábitat para la avifauna y otros individuos -roedores y reptiles-. Es por esto que el terreno dejaría su condición de Terrain Vague por dejar de estar habitado y se transformaría en un Jardín en Movimiento.

3 SOBRE EL ROL DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS

Los espacios públicos, desde una perspectiva dócil, es que deben estar en favor del movimiento, del juego y de la transformación. Desde aquí el valor del PLAYScape, el cual ya existe en las tres comunidades paralelas estudiadas, y que, si bien responde a dinámicas históricas-simbólicas locales, es transversal a flujos de intereses intercomunales, metropolitanos y globales, todos estos unificados por el interés personal de recuperar un actuar urbano más ligado a nuestra condición de seres humanos bípedos con capacidades creativas y perceptuales infinitas.

El juego urbano es una opción para habitar, un camino que pretende volver a generar las actitudes lúdicas cuyos valores de diversidad, cohesión y libertad son capaces de generar a través de su consolidación en el tiempo una cultura urbana local en constante renovación y superación. Invito a pensar en una construcción de una estrategia para habitar el territorio con el fin de que entendamos que el paisaje se podría volcar en lo mismo que estar en casa, en sentirnos cómodos con nosotros, con nosotros y el territorio que nos rodea [tanto virtual como físico, como natural o artificial] y con los otros seres vivos con los que convivimos. A llegado la hora de jugar sin quitar seriedad a ese acto que podría resumir la vida misma en un instante.

Bibliografía

LIBROS

CARERI, FRANCESCO; 2013. Walkscapes, el andar como práctica estética, editorial GG. 1a edición en 2002.

CLÉMENT, GILLES; 2012. El Jardín en Movimiento. Barcelona, España: Editorial GG. 1a edición París, 2007.

EZQUIAGA, JOSÉ MARÍA - HERREROS, JUAN - CASIROLI, FABIO - CARTA, MAURIZIO -FERGUSON, FRANCESCA - PÉREZ, SALVADOR -ARROYO- TATO, BELINDA - WALLISED, ANRÉS-FREIRE, JUAN-SOTO, MONSERRAT-VANHAMME, MARIE-CASTILLO, JOSÉ; 2009. Piensa Madrid, resumen del primer Seminario Piensa Madrid 2008: plataforma de investigación. 1a edición La Casa Encendida, Madrid, España.

FAUS, PAUL; 2012. LA CIUDAD JUBILADA. 1a presentación en Post it city, Barcelona, 2008.

FUENTES P. ANÍBAL; enero 2014. Traduciendo el zumbido del enjambre, hacia una comprensión del estado actual de la agricultura urbana en Chile. Recopilación del primer simposio de Agricultura Urbana SAU13 realizado el 13 y 14 de octubre 2013. Primera edición editorial CU, Santiago de Chile.

GÓMEZ A., ADRIANA-LONDOÑO L., FELIPE; 2013. Paisajes y nuevos territorios en red. Cartografías e interacciones en entornos visuales y virtuales. Universidad de Caldas, Instituto de Investigaciones en Ciencias Sociales y Humanas, Colombia. HARVARD UNIVERSITY SCHOOL OF DESIGN; 2010. Ecological Urbanism, Lars Müller Publishers, Cambridge [Mass.]/Badem.

HUIZINGA, JOHAN; 2007. Homo Ludens, editorial Alianza, Madrid-Emecé editores B.A.1a publicación en 1944 Alemania.

JARAMILLO, ÁLVARO; 2014; Aves de Chile, ilustrado por Peter Burke y David Beadle. 1a edición 2005, re imprimida el 2014: Barcelona, España; editorial Lynx.

LUCA GALOFARO; Artsapes. El arte como aproximación al paisaje contemporáneo. Segunda edición ampliada, Barcelona, España: editorial GG.

LYNCH, KEVIN; 2013. La imagen de la ciudad, editorial GG, Barcelona, España. 1a edición 1984.

INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN, MANUALES Y ESTRATEGIAS DE CONSERVACIÓN

COMISIÓN ASESORA PRESIDENCIAL PRO MOVILIDAD URBANA, GERMÁN CORREA DÍAZ; diciembre 2014. Problemas de la Movilidad Urbana: estrategias y medidas para su mitigación.

ESTADES, CRISTIÁN F; 2004. Estrategia Nacional de Conservación de Aves de Chile, UNORCH.

GOBIERNO REGIONAL METROPOLITANO DE SANTIAGO; 2003. Bases para el ordenamiento territorial ambientalmente sustentable de la Región Metropolitana de Santiago, carta uso actual del territorio. Santiago, Chile.

MINVU; 2010. Plan Regulador Metropolitano de Santiago.

MINVU, MANUEL GONZÁLEZ JIMÉNEZ-CLAUDIO OLIVARES MEDINA-RODRIGO HENRÍQUEZ IZQUIERDO; diciembre 2013. Movilidad Urbana. Biciestacionamientos en el espacio público, ISBN: 978-956-7674-87-9 Santiago de Chile.

MINVU; 2014. Política Nacional de Desarrollo Urbano, Ciudades Sustentables y Calidad de Vida.

MINVU; abril 2015. Vialidad Ciclo-Inclusiva: Recomendaciones de Diseño, Vol.1 de Serie Espacios Públicos Urbanos., ISBN: 978-956-9432-I6-3 Santiago de Chile.

MUNICIPALIDAD DE MAIPÚ; 2015. Actualización Plan Regulador Maipú 2015, vía sitio web SITMA [Sistema de Información Territorial de Maipú].

MUNICIPALIDAD DE MAIPÚ; 2012. Atlas Comunal de Maipú, Cap.02 Caracterización Geográfica.

MUNICIPALIDAD DE MAIPÚ-SECPLA; 2004. Plan Regulador de Maipú, Memoria Explicativa.

PLISCOFF, PATRICIO; 2008. Análisis de Representatividad Ecosistémica de las Áreas Protegidas Públicas y Privadas en

Chile, PDF B Creación de un Sistema Nacional Integral de Áreas Protegidas para Chile.
SECTRA; 2013. Análisis y Evaluación del Plan Maestro de Ciclovías del Gran Santiago, Preparado por Steer Davies Gleave.

SECTRA; 2012. Encuesta Origen-Destino de Viajes de Santiago, Preparado por Universidad Alberto Hurtado-Observatorio Social.

ARTÍCULOS

ADRIASOLA, LUCÍA; mayo 2015. El Mercurio. Maipú sumará casi 18 mil m2 de áreas verdes este año. Publicado en Plataforma Urbana.

ALMENDRAS, A; SMITH, P & VÁSQUEZ, A.; 2014. Corredores Verdes Urbanos: Una conceptualización desde la experiencia regional como aporte a la gestión y planificación de ciudades fragmentadas. En revista Anales Sociedad Chilena de Ciencias Geográficas.

BEALS & LYON; 2012. El jardín de los senderos que se bifurcan. En revista ARQ 83, p: 36-43.

DÍAZ IVÁN A.- ARMESTO JUAN J.; 2003. Conservación de las áreas silvestres en ambientes urbanos de Santiago, en Revista Ambiente y Desarrollo de CIPMA, vol. XIX/nº2. Link: http://www.cipma.cl/web/200.75.6.169/RAD/2003/2_Diaz_Armesto.pdf

EDUARDO MARTÍNEZ; febrero 2011. Arquitecto PUC, Jefe de Estudios de AGS. Metro Maipú: ¿podría ser mejor?. Publicado en Plataforma Urbana.

ESTADES, CRISTIÁN F; 1995. Aves y Vegetación Urbana: el caso de las plazas. Boletín chileno de Ornitología 2, p: 7-13, Unión de Ornitólogos de Chile.

HUGO ROMERO-FELIPE IRARRÁZAVAL-DUSTYN OPAZO-MARCELA SALGADO-PAMELA SMITH; 2010. Climas urbanos y contaminación atmosférica en Santiago de Chile. Laboratorio de Medio Ambiente y Territorio, Departamento de Geografía, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile .Revista EURE, vol.36 n109 pp.: 35-52.

MARTÍNEZ GAETE, CONSTANZA; mayo 2015. Santiago destaca entre las ciudades latinoamericanas con oportunidades para la clase creativa. Publicado en Plataforma Urbana.

MELLA E. JORGE - LOUITT, ANDREA; 2007. ECOLOGIA COMUNITARIA Y REPRODUCTIVA DE AVES EN CERROS ISLAS Y PARQUES DE SANTIAGO. Boletín Chileno de Ornitología 13, pp.: 13-27, UNORCH.

MEZA-KATUNARIC-ROVIRA-REBOLLEDO; 2013. Identificación de áreas favorables para la riqueza de fauna vertebrada en la zona urbana y periurbana de la Región Metropolitana, Chile., Revista Chilena de Historia Natural 86, pp.: 265-277.

MONTEALEGRE, PÍA; 2013. El Ajardinamiento del Geográfico. En revista ARQ 83, pp.: 30-35.

PÉREZ DE ARCE, RODRIGO; 2003. Materia lúdica: arquitecturas del juego. En revista ARQ, n. 55 Juego, pp.: 9 - 15.

PRADA-JURADO, MAURICIO; 2XXX. La ciudad en la Experiencia Sensible, Revista Nodo n13, Vol. 07 p:59.

RODRÍGUEZ, JUAN CARLOS; mayo 2015. Arquitecto de la Universidad de San Carlos de Guatemala, Magíster en Proyecto Urbano en la Pontificia Universidad Católica de Chile. La agricultura urbana y su transformación en estrategia medioambiental y de fortalecimiento vecinal. Publicado en Plataforma Urbana.

SILVA P., ROCÍO; 2010. Multifuncionalidad agraria y territorio: Algunas reflexiones y propuestas de análisis. EURE (Santiago), 36[10], pp.: 5-33.

SOLÁ-MORALES, IGNASI; 1997. Terrain vague en Territorios, editorial GG: Barcelona, España. Publicado por primera vez en 1995.

VÁSQUEZ, A.; 2008. Evaluación geográfico-ambiental de las zonas riparianas urbanas y su potencial como greenways en Santiago de Chile. El caso del Río Mapocho, el Zanjón de la Aguada y la Quebrada Nido de Santiago.

VON IRMER H., B.; 2011. Valorizar el espacio viario: hacia una movilidad sostenible y equitativa. De Arquitectura , n24, pp.: 11-17. doi:10.5354/0719-5427.2011.26908

DOCUMENTOS NO PUBLICADOS

ECOBARRIO VILLA 4 ÁLAMOS; 2015 .Definición y link de Ecobarrio Villa 4 álamos. Manifiesto junio, p:1.

ECOBARRIO VILLA 4 ÁLAMOS; 2015. Proceso de transformar a la Villa 4 Álamos de Maipú en el primer Ecobarrio de Chile 2006 - 2018.

Informativo amistad norte sur [Vennskap norsor] en : http://issuu.com/vennskap/docs/vns_brosjyre_web

DOCUMENTOS ACADÉMICOS

ARAYA, MA JOSÉ-; 2013. Playscape: el juego circense en Santiago de Chile. Seminario de Investigación, departamento de arquitectura, profesor Rodrigo Aguilar. FAU, Universidad de Chile.

CONTESSÉ, MARÍA; enero 2014. Is urban agriculture urban green?, Comparing urban agriculture and urban green areas policy arrangements in Santiago de Chile. Master thesis, Thesis supervisor: Dr. Bas van Vliet-Second supervisor: PhD Candidate Jennifer Lenhart, for the Master in Environmental Sciences Environmental, Policy Group, Wageningen University.

DÉLANO, BEATRIZ; julio 2013. Sentir los sonidos, tesis de magíster para optar al grado de académico Magíster en Hábitat residencial, profesora Paola Jirón. FAU, Universidad de Chile.

DÍAZ, MA INÉS; 2007. Proyecto piloto "Ecobarrio Villa 4 álamos", comuna de Maipú. Memoria de proyecto de título para optar a la profesión de Ecólogo Paisajista, profesor Vicente Gámez. Escuela de ecología y paisaje, Universidad Central de Chile.

GODOY, ADRIANA; 1990. Diagnóstico Ambiental del Zanjón de la Aguada en la comuna de Maipú. Informe de Práctica profesional en Municipalidad de Maipú. Carrera de geografía FAU, Universidad de Chile.

KUNCAR, CAMILA; 2011. Pidgin Santiago, Mercado Latinoamericano Abierto. Memoria de proyecto de título para optar a la profesión de Arquitecto, profesor. Alberto Montealegre Klenner. FAU, Universidad de Chile.

LÓPEZ, FELIPE; 2013. Corredor Verde San Carlos, memoria de proyecto de título para optar a la profesión de Arquitecto, departamento de urbanismo, profesor Mario Torres. FAU, Universidad de Chile.

MILLAR CASTRO-ROBERTO L.; 1965. Maipú como ente del proceso metropolitano, Seminario de Investigación, profesor guía Hernán Rivera A. Escaneo de fotografías de la época.

PÁVEZ, MA ISABEL; Vialidad, transporte y planeamiento urbano-regional en Santiago de Chile entre 1950-1979. Resumen de Tesis doctoral del departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la ETSAM. En Ci[ur]51,

cuadernos de investigación urbanística. Madrid, España.

CONFERENCIAS, SEMINARIOS, CAMINATAS

EXU; 2014. Proyecto Huellas de Fundación, 7 rutas por Maipú, II semestre. FAU, Universidad de Chile.

MINVU; 2015. Seminario de movilidad Urbana, Valparaíso, 23-24 abril.

PINCHART, MA PILAR; 2015. AC | CUANDO LA ARQUITECTURA ENCUENTRA LA CIUDAD, Proyecto Financiado por FONDART. AC04 Estornino-Arquitectura y teatro | AC01Espacio somático- Arquitectura y circo, cuando el dedo roza, con fe, lo inerte.

OYARCE, JUAN; julio 2015. Aportes conceptuales interdisciplinarios para el diseño ecológico de parques urbanos en el área metropolitana de Santiago, que permitan incrementar su sustentabilidad y disminuir los costos de mantención. Título público para optar a la profesión de Biólogo mención ambiental. Profesores: Dr. © Alexis Vásquez Fuentes, Dra. Sonia Reyéz Paেকে, Facultad de Ciencias, Universidad de Chile.

PÁGINAS WEB CONSULTADAS

avesdechile.cl
avschile.cl
bcn.cl
ciclografias.com
cndu.gob.cl/politica-urbana
corredoresverdes.cl
ebird.org
furiosos.cl
gobiernosantiago.cl
labatalla.cl
osservatorionomade.net
ocuc.cl
peopleforbikes.org
politicaurbana.minvu.cl
redprecordillera.cl
santiagocerrosisla.cl
sectra.gob.cl
vennskap.no

PLATAFORMAS DE REDES SOCIALES

facebook.com/groups/MaipuPedalea
facebook.com/groups/pinonypaz
facebook.com/groups/LOCOSCICLISTAS
facebook.com/pages/Ciclovias-en-camino-a-melipilla
facebook.com/groups/ciclisthrash
facebook.com/red.quebradadelaplata
facebook.com/ecobarrios.maipu
facebook.com/centrosocial.labase
facebook.com/pages/Casa-Cultural-La-Zebra

ENTREVISTAS

Jaime Borcosky
-arquitecto-
Jefe Dpto. Urbanismo
DOM

Gladys Morales
-Dra. arquitecta-
Asesora Urbana
SECPLA

Marelene Estrada
-Trabajadora Social-
Directora Eco-Sedes
DAOGA

Carolina Manríquez
-Geógrafa-
Directora Dpto. Gestión Interna
DAOGA

Carlos Torres
-Ingeniero Civil Químico-
Director Dpto. Ornato
DAOGA

Jaime Mallea
-periodista, filósofo y escritor-
Sub director de Maipú
Patrimonial y funcionario de
la Biblioteca de Maipú

Amigos por la Defensa de la
Quebrada de la Plata

122 Taller de Huertas Familiares
Ecobarrio 4 álamos

Ricardo Acuña y Ma Inés Díaz
-pdte. Junta Vecinal 4A y Ecóloga Paisajista-

Lara Freitas
Programa Permanente Ecobarrio, Sao Paulo
Brasil.

MAPAS VIRTUALES

ARAYA, MA JOSE; 2014-2015. Playscapemaipú: inteligencia colectiva. Link:
https://www.google.com/maps/d/edit?hl=es&authuser=0&mid=z0_38CEdhD14.kvAD_yR2TTWE

EBIRD, Mapa colaborativo de avistamiento de aves. Link:
<http://ebird.org/ebird/hotspots>



libretas & cuadernos
Facturadas a mano
- Chile desde 2013 -



Lo pui' p' lla