



DE MALL A SUBCENTRO

La recalificación de los centros comerciales
del anillo Américo Vespucio para la
consolidación de nuevas centralidades

José Luis Toro Moreno

Tesis presentada para optar al título profesional de Arquitecto
y al grado de Magíster en Proyecto Urbano

Profesores guía: Ricardo Abuaud & Carolina Katz

septiembre 2021





ESCUELA DE ARQUITECTURA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO
Y ESTUDIOS URBANOS

DE MALL A SUBCENTRO

**La recalificación de los centros comerciales del anillo
Américo Vespucio para la consolidación de nuevas
centralidades**

por:

JOSÉ LUIS TORO MORENO

Tesis presentada a la Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile para optar al título profesional de Arquitecto y al grado académico de Magíster en Proyecto Urbano.

Profesores guía: Ricardo Abuaud y Carolina Katz

Septiembre 2021

Santiago, Chile

© 2021, José Luis Toro Moreno

© 2021, José Luis Toro Moreno

Se autoriza la reproducción total o parcial de esta tesis, solo con fines académicos, por cualquier medio, siempre que la presente obra sea citada en nota y bibliografía correspondiente.

Agradecimientos

A mi madre María Victoria, por todo lo que me ha dado en la vida.

A mi abuela Rosa, por estar siempre a mi lado.

A mi hermano Alonso y toda mi familia, por el apoyo y cariño entregado.

A Rosita, por acompañarnos desde niños en todas nuestras aventuras.

A Sergio, Gabi, Yas, Cata, Cami y otros amigos, por todo lo que compartimos en esta época universitaria.

Y a mis profesores Carolina y Ricardo por su constante apoyo y motivación para guiarme en esta etapa.

Resumen

En Santiago, la mayoría de las funciones y actividades de la ciudad se concentran en el centro metropolitano. Ante esto, surgieron dos figuras con distintos orígenes que ayudan a distribuir estas funciones por todo el territorio: el **subcentro** y el *mall*. El **subcentro** es una zona planificada dentro de la ciudad en sectores lejanos al centro original, que agrupa funciones similares a este. Por otro lado, el *mall* corresponde a una tipología comercial de origen privado que, debido a la incorporación de nuevas funciones y espacios, posee un rol similar al de un centro urbano. Esto se debe su evolución, adaptación y factores urbanos y socioculturales que lo han consolidado e incorporado en la vida cotidiana como un espacio público y un lugar de visita diaria. De esta forma, el *mall* se convierte en un centro urbano multifuncional.

Ambas figuras, se ubican en función de la **movilidad** de la ciudad para permitir el acceso a las funciones que ofrecen, encontrándose adyacentes a vías de transporte importantes, como el anillo de circunvalación **Américo Vespucio**. El relevante rol de conectar toda la ciudad le otorga una escala metropolitana a esta vía, así como también a varios de estos centros urbanos que se ubican a su alrededor y que además poseen una gran influencia para la periferia. Sin embargo, esta escala mayor se impone por sobre otras menores que las relacionan con su entorno cercano, ya que determina el espacio y forma de estos lugares. Esto se traduce en grandes infraestructuras de transporte que se imponen en el espacio dificultando así la **accesibilidad local** desde el entorno más cercano a estos centros, a través de una escala menor relacionada con el peatón.

A pesar de que en ambos tipos de centros urbanos sucede esto, en los *malls* se evidencia mucho más ya que su morfología está determinada por la accesibilidad vehicular a gran escala. Esto se manifiesta principalmente en la morfología de estos centros comerciales, pero también existen otros componentes tanto físicos como intangibles que construyen esta relación del *mall* con la ciudad.

De esta forma, esta tesis se enfoca en encontrar estos componentes y analizarlos en los casos de *malls* ubicados en Vespucio, de manera de encontrar soluciones al problema enunciado. Luego, esto será incorporado en una **propuesta de proyecto urbano** que busque mejorar el vínculo de estos centros comerciales con la ciudad. El objetivo es integrar estos *malls* a su entorno y así transformarlos en **nuevos subcentros** que entreguen nuevas oportunidades para los habitantes ubicados alrededor del anillo Américo Vespucio, a través de la consolidación de nuevas centralidades.

Palabras clave: *mall*, centro comercial, subcentro, centro urbano, accesibilidad, centralidad, planificación urbana

“Como una nave espacial, el shopping tiene una relación indiferente con la ciudad que lo rodea: esa ciudad siempre es el espacio exterior...” (Sarlo 1998)

ÍNDICE

1. Formulación de la investigación.....11

- 1.1. Introducción: Américo Vespucio, un anillo de oportunidades 13
- 1.2. Problema de investigación: el *mall* en Vespucio, desconectado con su entorno local 15
- 1.3. Pregunta de investigación 17
- 1.4. Hipótesis..... 17
- 1.5. Objetivos..... 18
- 1.6. Metodología..... 18

2. Los múltiples centros de Santiago: el subcentro y el *mall*19

- 2.1. Dispersión urbana, planes reguladores y subcentros en el área metropolitana de Santiago 21
- 2.2. El *mall* como subcentro: del centro comercial a la complejidad de una centralidad multifuncional 29
- 2.3. Lo metropolitano vs. lo local: los *malls* en Américo Vespucio 33

3. La recalificación del *mall* y su relación con el entorno urbano..39

- 3.1. El *mall* en Vespucio: factores y principios que determinan su relación con la ciudad 41
- 3.2. Estrategias y experiencias para la recalificación de la relación del *mall* con su entorno..... 52
- 3.3. Re-componiendo el vínculo local: operaciones generales de recalificación en torno al *mall*..... 60

4. Un nuevo subcentro en el anillo Américo Vespucio: el caso del *Mall Paseo Quilín*63

- 4.1. El *Mall Paseo Quilín* como potencial centro urbano intercomunal . 65
- 4.2. Propuesta: *Plan Seccional Rotonda y Mall Quilín* 80

5. Conclusiones: del *mall* aislado al centro urbano integrado..... 91

Anexos..... 97

- I. Medición de la movilidad en los centros urbanos ubicados en Américo Vespucio..... 99
- II. Análisis urbano de los *malls* ubicados en Américo Vespucio..... 107

Bibliografía 123

1. FORMULACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

1.1. Introducción: Américo Vespucio como un anillo de oportunidades

El **anillo de circunvalación Américo Vespucio** es un elemento urbano importante para Santiago por su rol de pieza articuladora para la movilidad de la ciudad, pero su relevancia también abre otras posibilidades de uso para esta vía, en especial para las zonas por las que pasa. Estas oportunidades invitan a repensar el futuro de esta autopista apuntando a un cambio de paradigma en torno a su estado actual, buscando otorgarle otros significados dentro de un panorama urbano desigual.

Esta vía históricamente ha simbolizado el límite entre la periferia, resultante de los distintos procesos de transformación de Santiago, y la ciudad más consolidada. Dos zonas con realidades distintas y diferencias que se manifiestan de manera espacial y social. En ese sentido, una de las posibilidades para esta circunvalación es reconsiderar su rol como barrera y pasar a ser un elemento que otorgue oportunidades para los habitantes de toda la ciudad, pero en especial para los que se ubican a ambos lados de esta vía.

Vespucio posee un carácter metropolitano, ya que recorre toda la extensión de Santiago conectando a varios sectores entre sí y con otras grandes vías, asegurando la conexión de todo el territorio. Esto permite que alrededor se ubiquen distintos equipamientos de gran importancia para toda la ciudad, pero con una particular influencia para las zonas más alejadas del centro. Muchos de estos equipamientos se agrupan en determinados puntos a lo largo del anillo llamados **subcentros**, que concentran varias funciones para satisfacer las necesidades urbanas de esta periferia.

Estos subcentros consisten en zonas que, tal como el centro original, agrupan varias funciones en un solo lugar, como comercio, servicios y otros tipos de equipamiento, y surgen como alternativas para la descentralización de estas funciones que históricamente se han concentrado en el centro fundacional de Santiago. De esta forma, su

objetivo es servir a los habitantes de las zonas en las que se ubican, pero también a los de otros sectores dentro de toda la ciudad.

Esto último se relaciona con una característica fundamental de estos subcentros: están necesariamente asociados a vías importantes dentro de la ciudad para así facilitar el acceso a ellos y la conexión con el resto del territorio. En ese sentido, los subcentros ubicados en Vespucio aprovechan la conectividad metropolitana que les otorga esta vía, así como también de otras avenidas importantes y varias líneas de transporte público que circulan por estas arterias. Esto da cuenta de una estrecha relación entre centralidad y movilidad.

Sin embargo, en el último tiempo surgió una figura similar a estos subcentros, pero de origen privado: el **mall**. Este también incorpora en un solo lugar varias funciones como comercio, servicios y equipamiento, aunque enfocándose principalmente en la primera. Por esto, se ha comenzado a considerar como un subcentro, a pesar de operar bajo lógicas funcionales totalmente distintas. Además, también aprovecha la ubicación en torno a vías importantes como Vespucio de manera de conectarse tanto con el resto de la ciudad, así como de otras zonas fuera de ella.

El **mall**, además de suplir las funciones programáticas de los subcentros, también ha comenzado a reemplazar a los espacios públicos de la ciudad, debido a varios factores socioculturales, urbanos y de otros ámbitos. Estos han generado que la población los considere como espacios similares a las plazas o parques, a pesar de su condición privada y de tener un funcionamiento distinto. De esta forma, el **mall** ha comenzado a ser visto como un espacio importante de la ciudad no solo por la gente que los usa, sino que también por los instrumentos normativos. Algo que ocurre sobre todo en estas zonas suburbanas, es decir, los sectores ubicados en la periferia.

Ambos lugares, subcentros y *malls*, son de vital importancia para la ciudad, por lo que al establecerse adyacentes al anillo Américo Vespucio (**fig. 1**) adquieren la escala metropolitana que requieren para funcionar como **centros urbanos**. Pero, además, los *malls*, al ubicarse en relación con esta circunvalación y otras vías importantes, poseen una localización idónea para concentrar estas funciones, lo que, sumado a otros factores, les permitirían convertirse en importantes puntos de encuentro dentro del territorio y sobre todo para sus contextos periurbanos.

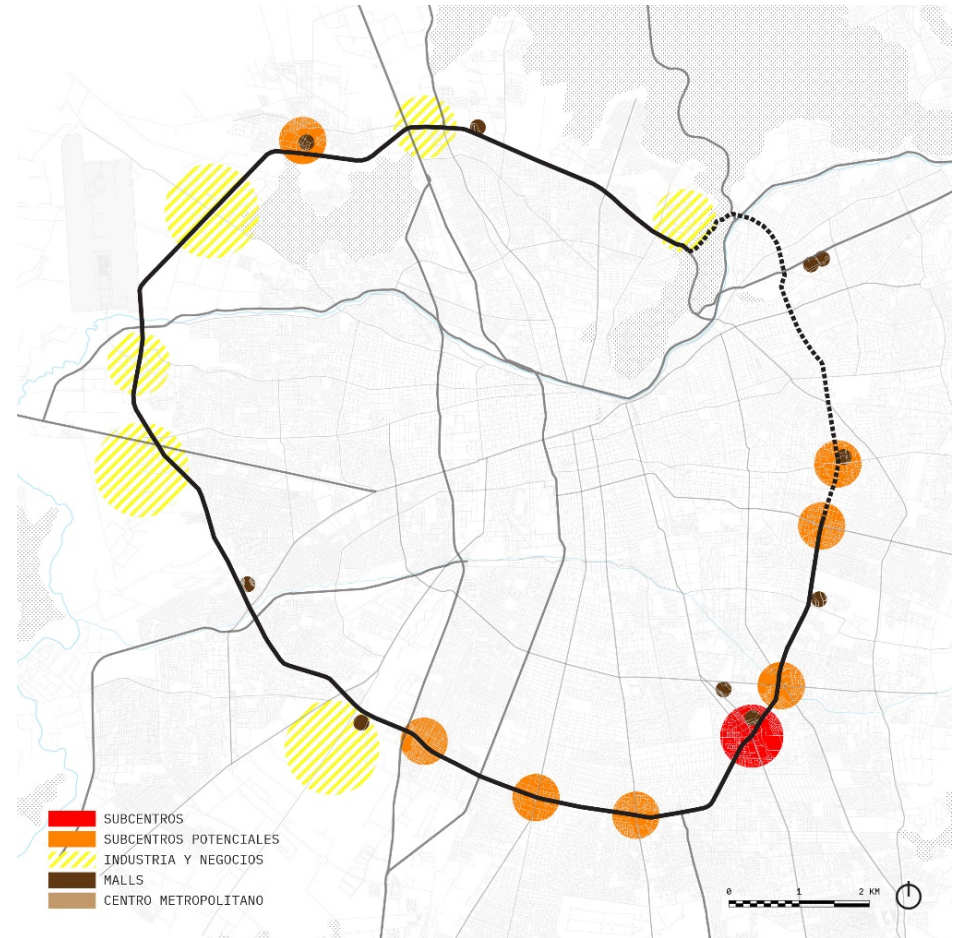


Figura 1: Plano de ubicación de subcentros y malls alrededor de Américo Vespucio. También están señalados los centros de industria y negocio como referencia. Elaboración propia.

1.2. Problema de investigación: el *mall* en Vespucio, desconectado con su entorno local

Estos centros ubicados a lo largo del anillo Américo Vespucio también funcionan en otras escalas menores, además de la metropolitana, lo que permite que estos se relacionen tanto con los barrios que se ubican a su alrededor, como con la ciudad en su conjunto. Sin embargo, esta localización en torno a Vespucio genera que la escala mayor termine imponiéndose en estos lugares por sobre la escala más local, debido a su magnitud y a la relevancia de esta vía.

Esta **escala metropolitana** influye físicamente en estos centros, determinando la forma urbana y edificada de estos lugares. Así, en estos espacios predominan **grandes infraestructuras de movilidad**, las cuales son utilizadas por modos motorizados que posibilitan la conexión con toda la extensión del territorio (**fig. 2**). Estas corresponden a vías vehiculares (la misma autopista Américo Vespucio u otras grandes avenidas) o vías del transporte público (corredores de buses o líneas de metro con sus correspondientes paradas) que le otorgan una conectividad principalmente a nivel metropolitano.

Para posibilitar esto, las infraestructuras que soportan esta movilidad a gran escala se imponen en el espacio, mientras que otros modos de menor escala, como los peatones u otros no motorizados, quedan relegados a una posición secundaria o complementaria. De esta forma, se dificulta el acceso desde el entorno más cercano a estos centros a través de estos modos peatonales, deteriorando esta conexión y generando problemas de **accesibilidad local**.

Esta problemática encuentra su máxima expresión física en los *malls*, esta nueva figura que viene a suplir al subcentro tradicional (**fig. 3**). Aquí esta difícil accesibilidad local es mucho más evidente debido a aspectos propios de esta tipología. Estos están relacionados principalmente con su **morfología**, la cual está determinada por su escala metropolitana, su

localización y el tipo de movilidad que estas requieren. Su ubicación en zonas suburbanas de la ciudad y de manera contigua a grandes infraestructuras de transporte motorizado, en este caso Américo Vespucio, genera espacios desarrollados casi en su totalidad en función de estos modos, principalmente el automóvil (**figs. 4 y 5**).

También hay otros factores urbanos que influyen en esta accesibilidad. Estos *malls* se implantan en estas zonas sin ninguna relación con su entorno y desconociendo a su contexto urbano local. Al mismo tiempo, estas zonas al encontrarse muchas veces en pleno desarrollo, tampoco reconocen al *mall* debido a esta inexistente relación física, creando una ciudad desconectada entre sí. Esto, sumado a otras características de su tipología, como su hermetismo o su magnitud, terminan por representar la típica imagen que se tiene de un *mall*: una gran caja cerrada rodeada por extensos estacionamientos.

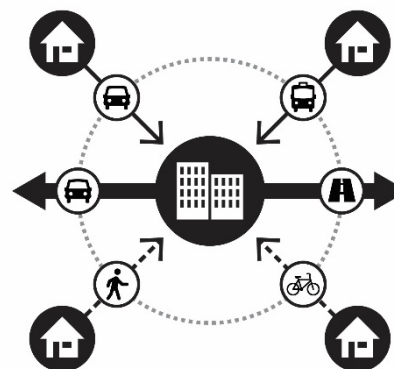


Figura 2: Problema general de la accesibilidad en torno a los subcentros. Las flechas continuas representan accesibilidad directa desde la ciudad hacia estos, mientras que las punteadas, accesibilidad difícil.

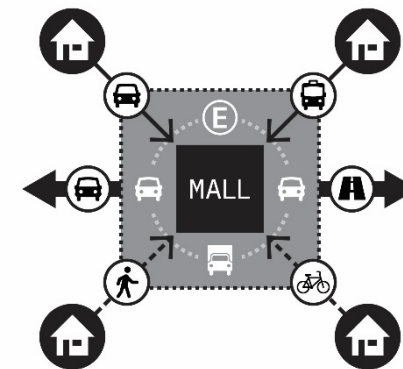


Figura 3: Problema específico en torno a los malls. Al igual que el esquema anterior, las flechas continuas representan accesibilidad directa, mientras que las punteadas, accesibilidad difícil o incluso inexistente.

Si bien, la relación del *mall* con la ciudad también tiene otros componentes, como el funcional o el social, el **factor espacial** es clave para la accesibilidad de estos centros y su uso por parte de la población. Este elemento es el que construye la relación directa con su entorno y termina por determinar la calidad de los otros. Por esta razón, es necesario observar que ocurre en el espacio en donde se materializa en primera instancia este vínculo, generalmente el espacio exterior del *mall*.

Este problema se vuelve más relevante de estudiar si tomamos en cuenta **la consideración del mall como un subcentro** y como “espacio público” para la ciudad, especialmente en relación con la población que vive en sus cercanías y que están ubicados en las zonas menos desarrolladas de la ciudad. Al no tener una relación óptima con la ciudad y encontrarse desconectados de su contexto local, afectando a otros factores, estos *malls* estarían imposibilitados de consolidarse en subcentros como tal.



Figura 4: Fotografía aérea que muestra cómo se expresa en la realidad el problema específico del mall, en relación con su espacio y la relación con su entorno. Se observa el espacio destinado para el vehículo y la morfología del mall contrastado con su contexto urbano. Imagen obtenida desde Google Earth.



Figura 5: Collage de imágenes que muestran distintas situaciones de accesibilidad hacia el mall. Fotografías de autoría propia.

1.3. Pregunta de investigación

Ante el potencial de los *malls* ubicados en el anillo Américo Vespucio de convertirse en subcentros metropolitanos se hace necesario repensar la forma en que se insertan estos centros en la ciudad y sobre todo como se configura su relación con su contexto local, tomando en cuenta tanto sus componentes físicos como los intangibles (**fig. 6**).

¿Cómo podría un proyecto urbano recalificar la relación espacial del *mall* con la ciudad, de manera de permitir una integración física, programática y social con su contexto local, para potenciarlos y consolidarlos como nuevas centralidades dentro de Santiago?

1.4. Hipótesis

Una serie de operaciones urbanas basadas en un cambio de movilidad en torno a estos *malls* permitiría desarrollar un proyecto urbano que genere una mejor accesibilidad local hacia estos centros, mejorando el vínculo de estos con la ciudad (**fig. 7**).

De esta forma, al priorizar modos sustentables orientados hacia el peatón, se buscaría desincentivar el uso del automóvil en estos centros, permitiendo liberar y recuperar parte del espacio vehicular para generar una intervención urbana enfocada en esta nueva accesibilidad peatonal que transforme el *mall* y su entorno. Así se podrían generar edificios y espacios que fomenten la escala humana y permitan crear una vida cívica en torno a estos *malls*.

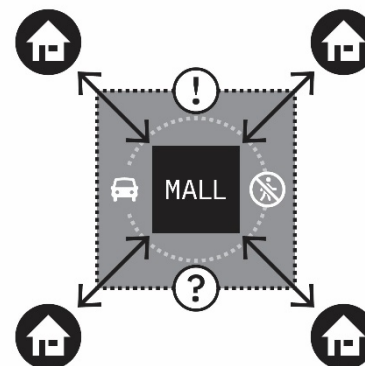


Figura 6: Pregunta de investigación. Las flechas simbolizan la relación entre el mall y la ciudad, o más bien con su propio entorno. El recuadro con línea punteada representa el espacio del mall en donde se presenta el problema, con dos de sus componentes señalados, y en donde se trabajaría para mejorar esta relación, que eventualmente se podría trabajar para mejorar esta relación.



Figura 7: Hipótesis de la investigación. Las flechas continuas representan lo que se quiere buscar con esta tesis proyectual: una accesibilidad directa desde la ciudad hacia el mall a través de múltiples modos de movilidad y sobre todo, no motorizados. Es decir, se buscaría poner en valor al peatón en el espacio urbano, transformando el mall y la ciudad a su alrededor.

1.5. Objetivos

- Consolidar **nuevas centralidades** en el anillo Américo Vespucio mediante la recalificación de la relación del *mall* con la ciudad en sus distintos componentes, buscando mejorar el vínculo físico y social con su entorno y aprovechando las cualidades existentes en estos centros.
- Revertir las externalidades negativas que presenta la figura del *mall*, de manera de mejorar la accesibilidad local y, asimismo, otorgar más espacios enfocados en la escala peatonal, por sobre la vehicular que existe actualmente. Esto con la finalidad de generar nuevos desarrollos urbanos a escala humana alrededor de estos nuevos centros.

Objetivos específicos:

- Analizar y evaluar las características funcionales y espaciales de los *malls* ubicados a lo largo de Américo Vespucio en relación con las zonas en las que se ubican.
- Identificar los factores y elementos que componen la relación entre *mall* y ciudad para determinar sus efectos en la problemática.
- Encontrar distintas estrategias proyectuales que permitan recalificar la relación del *mall* con su contexto local.
- Caracterizar un escenario ideal en donde la relación espacial se haga cargo de manera óptima de la desconexión de estos centros con su entorno, incorporando sus distintos componentes.
- Aplicar estas estrategias en un caso específico a través de un proyecto que pruebe su efectividad para recomponer esta relación.

1.6. Metodología

La metodología establecida para desarrollar esta tesis de investigación consiste en un cruce entre práctica y teoría, de manera que ambas partes de complementen. Estos métodos son:

- Una revisión teórica e histórica de los subcentros y *malls* para contextualizar el problema en Santiago, que permita sustentar las ideas surgidas en torno a la problemática y explicar situaciones que ocurren en estos casos de estudio.
- La identificación de casos de subcentros y *malls* ubicados en Américo Vespucio, mediante un levantamiento planimétrico y observación digital.
- El levantamiento de información en torno a aspectos territoriales de estos centros mediante la medición técnica a través de software especializado, que permita evidenciar y generar argumentos en torno a la problemática.
- Un análisis funcional de los *malls* que permita comprender las posibilidades que ofrecen para su eventual consolidación como subcentros.
- Un análisis espacial de los *malls* mediante métodos digitales y en terreno, para comprender in situ la problemática identificada y los elementos que entran en juego en ella.
- La identificación de factores presentes en la relación entre el *mall* y la ciudad, vinculándolos con la problemática. Asimismo, dentro de estos factores se enunciarán principios que busquen mejorar esta relación como respuesta al problema, creados a partir de bibliografía u otros métodos.
- La identificación de estrategias proyectuales en torno a estos principios que posteriormente puedan ser materializadas a través de distintas operaciones.
- La realización de un proyecto ubicado en un caso específico, en el que se apliquen las operaciones proyectuales enunciadas anteriormente, respondiendo a la problemática identificada y recogiendo las ideas desarrolladas a lo largo de esta tesis.

2. LOS MÚLTIPLES CENTROS DE SANTIAGO: EL SUBCENTRO Y EL *MALL*

2.1. Dispersión urbana, planes reguladores y subcentros en el área metropolitana de Santiago

Expansión territorial y Planes Reguladores Metropolitanos

Debido a varios cambios, principalmente sociales y económicos de Chile en la segunda mitad del siglo XX, la ciudad de Santiago comenzó a crecer enormemente, aumentando de manera considerable su población, pasando de aproximadamente 1 millón de habitantes en 1940 a alrededor de 5.400.000 personas en el año 2002 (Poduje 2006). Hasta antes de esta época, la ciudad comenzó a dispersarse de manera rápida y no planificada, generando varias transformaciones urbanas en distintos ámbitos, como este crecimiento demográfico.

En respuesta a estos fenómenos urbanos surge la necesidad de enfrentarse a esta nueva realidad espacial y planificar cómo será el futuro de la ciudad en relación a estas transformaciones, generando instrumentos normativos que regulen principalmente la expansión de la mancha urbana de Santiago que motivó de forma paralela la ampliación de sus límites hacia la periferia (**fig. 8**).

Ante esto un equipo perteneciente al MOP, dentro del cual se encontraban los arquitectos urbanistas Juan Parrochia y Juan Honold, elaboran alrededor del año 1960 el primer Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRIS 60) (**figs. 9 y 10**), en base a iniciativas similares realizadas anteriormente (Parrochia Beguin 2016). El objetivo de esto, era controlar, ordenar y planificar el crecimiento de la ciudad de acuerdo con las problemáticas urbanas que comenzaron a surgir en esa época.

Con el tiempo este plan comenzó a tener distintas modificaciones e iteraciones, dando paso a la creación de otros dos Planes Reguladores relevantes para la historia de la capital: el PRMS 1994, creado a modo de actualización del primero, y el actual PRMS 100 (**figs. 11 y 12**), al cual se le han ido incorporando distintas modificaciones en los últimos años. De esta

forma, se busca responder a los continuos cambios de la ciudad y a los distintos problemas que van apareciendo con el tiempo.

Estos Planes Reguladores son instrumentos de planificación territorial que intentan ordenar, regular y controlar el territorio en vista de este crecimiento urbano, es decir, buscan definir como debe ser la ciudad. Para esto se establecen varias categorías y elementos urbanos que componen la ciudad y se define la manera en la que estos actuaran sobre el espacio. Un ejemplo de esto es la movilidad, categoría dentro de la cual se han planificado varias obras de vialidad para asegurar el transporte y la conexión de Santiago y todas sus zonas. Justamente entre estos elementos se encuentra el anillo de circunvalación Américo Vespucio, el cual surge a partir de los primeros planes con un rol enfocado en una conectividad a escala mayor dentro de la ciudad. Se planifica con el objetivo de conectar a la totalidad de la ciudad, pero sobre todo a los sectores periféricos, correspondientes en un principio al territorio hacia donde se comenzó a expandir la ciudad en esa época.

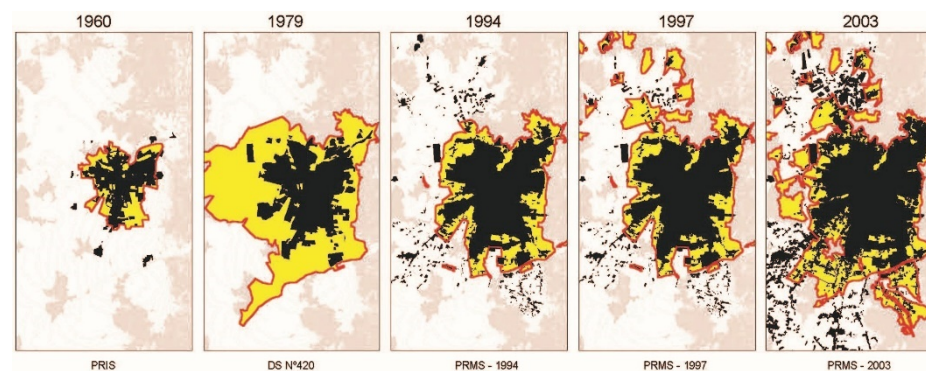


Figura 8: Plano de la evolución histórica de la mancha urbana de Santiago. Fuente: Iván Poduje, «El globo y el acordeón: planificación urbana en Santiago, 1960-2004», en Santiago. Dónde estamos y hacia dónde vamos., de Centro de Estudios Públicos (Santiago de Chile, 2006).

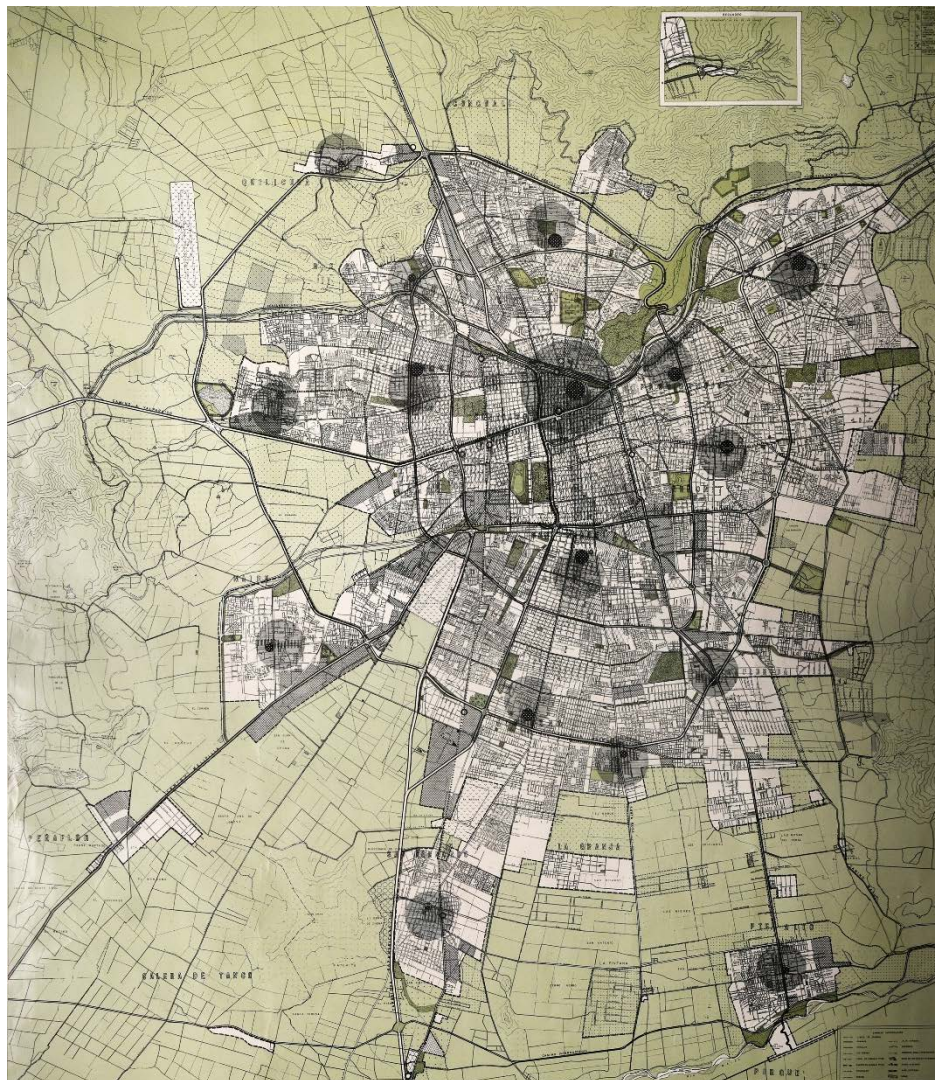


Figura 9: Plan Regulador Intercomunal de Santiago (PRIS) del año 1960. Fuente: Ministerio de la Vivienda y Urbanismo, Plan Intercomunal de Santiago, 1976, Plan Intercomunal de Santiago aprobado por decreto N° 2387 de diciembre de 1960 (MOPT) con modificaciones posteriores aprobadas por decreto MINVU., 1976

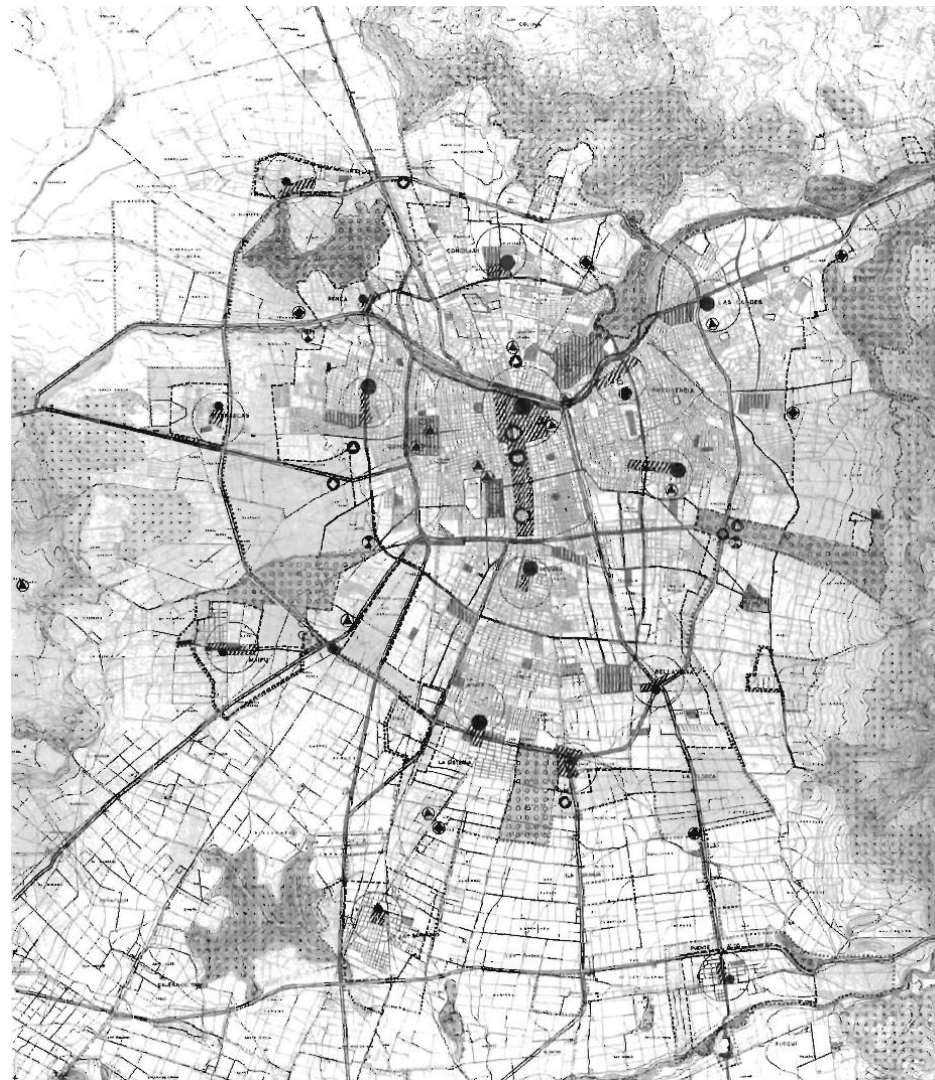


Figura 10: Versión inicial del Plan Regulador Intercomunal de Santiago (PRIS) del año 1960 que contiene algunas diferencias con su versión posterior. Fuente: Juan Parrochia Beguin, Santiago en el tercer cuarto del S.XX: el transporte metropolitano en Chile, realizaciones de metro y vialidad urbana. Santiago: Universidad de Chile, Departamento de Planificación Urbano-Regional, 1979.

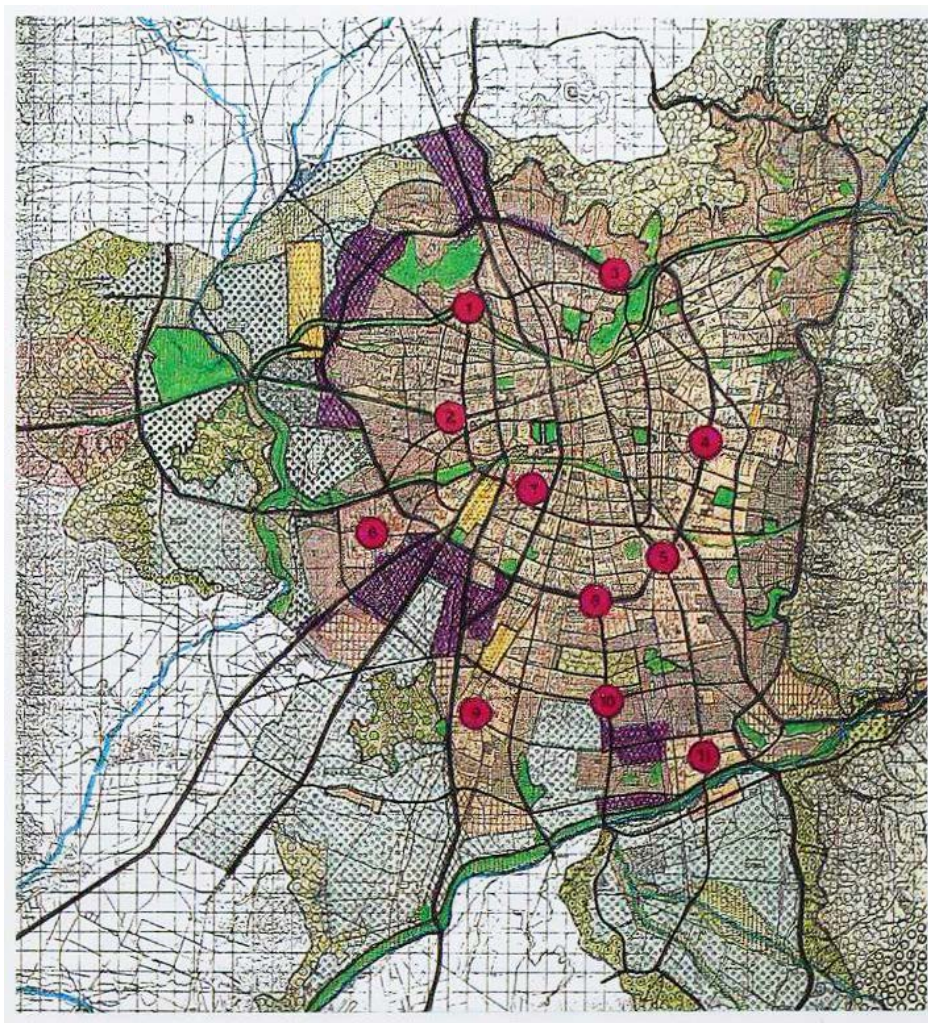


Figura 11: Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS) del año 1994. Fuente: Alberto Carvacho, «Plan Regulador de Santiago. Seremi 1994», Revista CA, 1985.

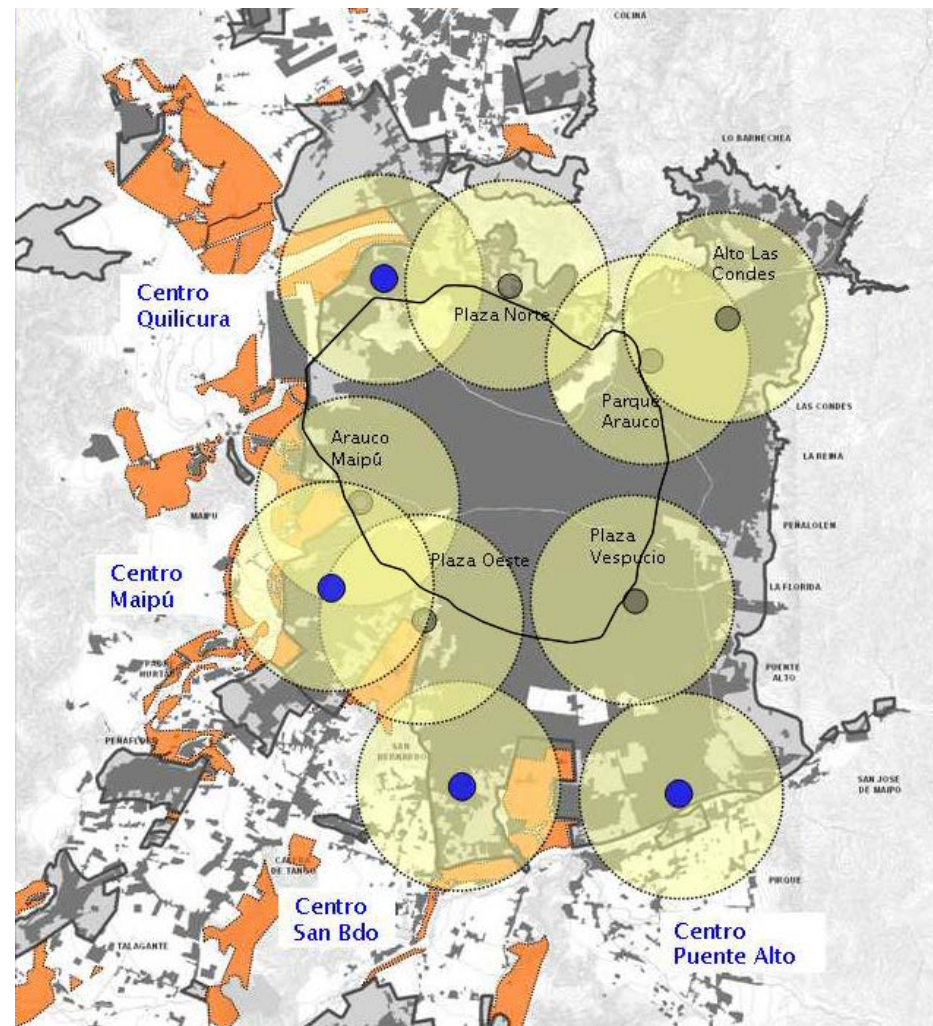


Figura 12: Plano de ubicación de subcentros en la modificación 100 al Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS 100). Plano intervenido para mostrar la ubicación del anillo Américo Vespucio como referencia. Fuente: «Modificación Plan Regulador Metropolitano de Santiago MPRMS 100. "Actualización Áreas Extensión Urbana y Reconversión"», Memoria Explicativa (Santiago: SEREMI de Vivienda y Urbanismo RM, abril de 2013), <https://metropolitana.minvu.cl/wp-content/uploads/2013/09/2.1.1.3.6.1-memoria-explicativa.pdf>.

La fragmentación del centro hacia la periferia: el origen de los subcentros

En la época en la que surgen estos Planes Reguladores, el centro original de Santiago comenzara a mostrar los primeros signos de no dar abasto para esta nueva extensión del territorio, demostrando que un solo centro ya no es suficiente para satisfacer las demandas funcionales de esta creciente ciudad por la distancia, los tiempos de viaje, la vialidad, entre otros factores. Esto queda plasmado en el pensamiento de la época de acuerdo a situaciones que ocurrían dentro de la capital, pero también relacionadas con otros sectores, como lo señala Juan Parrochia: *“Para tramitar cualquier documento, los habitantes de las provincias debían venir a Santiago y, a su vez, los habitantes de los barrios debían acudir al centro. Se requería entonces, distribuir “orgánicamente”, correos, registros civiles, retenes de carabineros, juzgados, oficinas de impuestos, etc.”* (Parrochia Beguin 2016)

De esta forma, surge la idea de la fragmentación del centro en vista de esta nueva realidad. Ante esto los Planes Reguladores, desde el primer plan creado, introducen normativamente el concepto de subcentros, generalmente definidos como “centros cívicos” o “centros comunales”. Estos se planificaron para cumplir la misma función que cumple el centro original, pero en otros lugares de la ciudad, buscando transformar a Santiago en una ciudad policéntrica.

Estos subcentros son una respuesta directa a esta idea de fragmentar el centro para descentralizar sus funciones por toda la ciudad o más bien distribuir los equipamientos que este contiene. Así, surgen enfocados en atender a estos nuevos sectores que se desarrollan dentro de Santiago, además de responder a otras zonas que son incorporadas producto de la expansión territorial, principalmente zonas periféricas. Al mismo tiempo la creación y eventual establecimiento de estos subcentros tenían como objetivo que con el tiempo adquirieran una importancia metropolitana, para poder convertirse en un elemento importante al igual que el centro original y así lograr esta mejor distribución funcional por todo el territorio.

La realidad de los subcentros en Santiago

Una comparación entre los Planes Reguladores y la situación actual de Santiago, nos puede dar luces del desarrollo que han tenido estos subcentros en la ciudad y así conocer los existentes.

Primero, al superponer los 3 planes (**fig. 13**) observamos diferencias entre cada plan y en la ubicación de estos subcentros. Mientras que en la actualidad existen distintos subcentros en Santiago (**fig. 14**), que muchas veces coinciden con la ubicación planificada. Producto de esto podríamos concluir que varios de estos subcentros planificados no se establecieron totalmente, por distintas razones. De esta forma, se puede observar que finalmente algunos subcentros se desarrollaron de acuerdo con los planes y otros no, posiblemente porque también la ciudad fue cambiando y desarrollándose de forma desigual en distintos ámbitos.

Estos subcentros existentes se pueden dividir en dos tipos: subcentros como tal, consolidados a una escala mayor con todas sus características funcionales y urbanas; y otros subcentros potenciales, que no están tan consolidados y más bien responden a una escala comunal o local, aunque poseen varios elementos para poder consolidarse. Esto genera que haya diferencias en el tamaño de estos centros, así como también en la cantidad de servicios que ofrecen y en la relevancia que tienen para la ciudad.

En relación con esto último, también es importante mencionar que, en la actualidad, el centro original sigue concentrando muchas funciones y la mayoría de los viajes (**fig. 15**) por lo que, a pesar de la consolidación de algunos subcentros, estos no poseen la misma relevancia a nivel metropolitano.

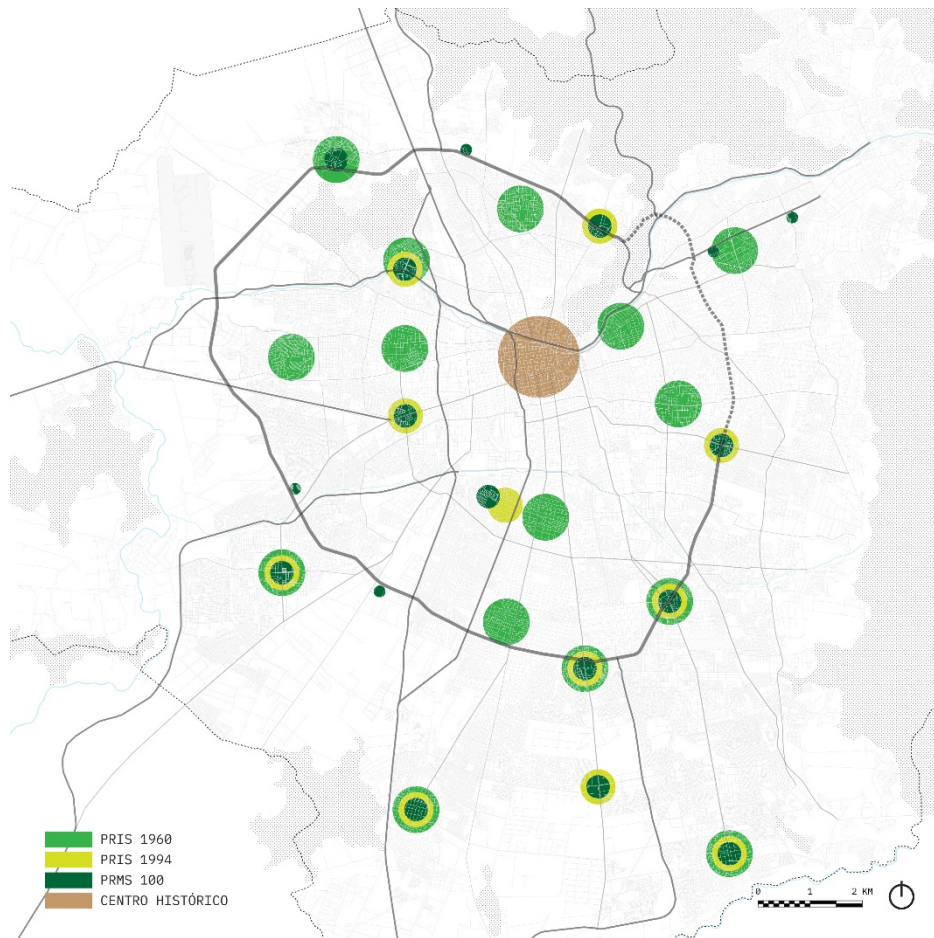


Figura 13: Superposición de los subcentros establecidos por cada Plan Regulador Metropolitano de Santiago. Se señala la ubicación del centro histórico como referencia. Elaboración propia.

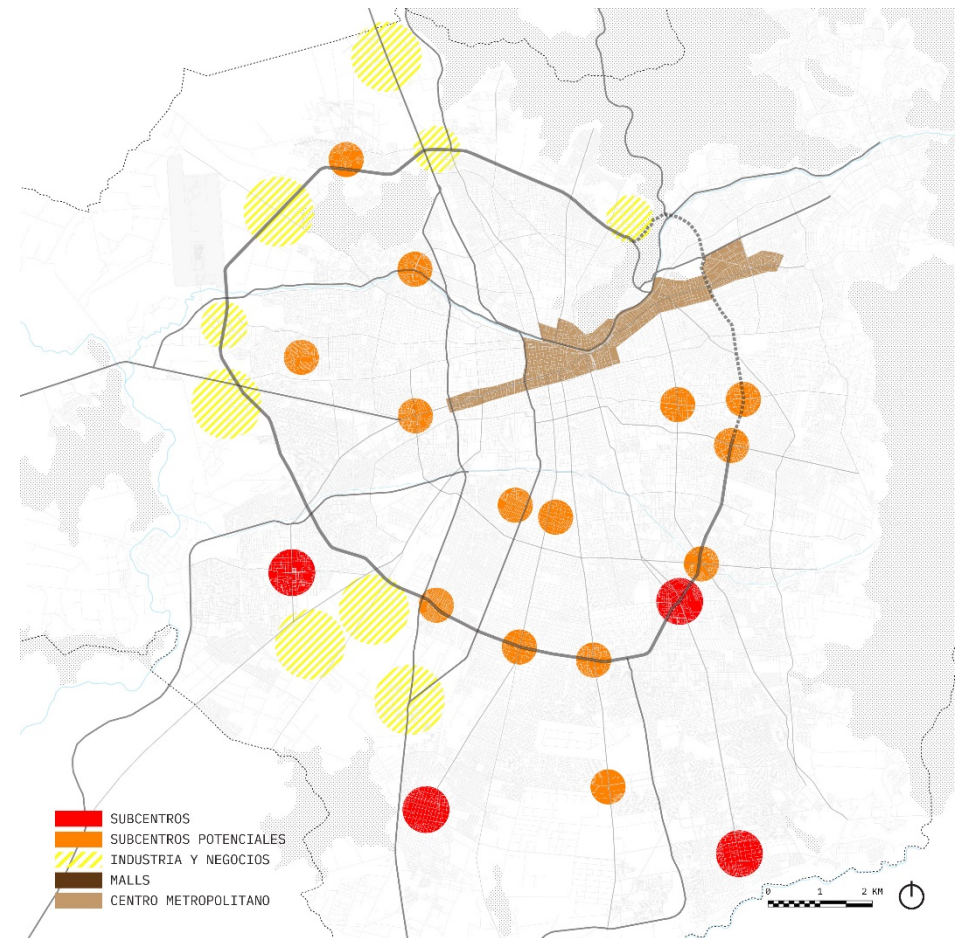


Figura 14: Plano de ubicación de subcentros actuales en la ciudad de Santiago. Se señala la ubicación del centro metropolitano como referencia, el cual incluye el centro histórico con sus posteriores expansiones hacia otros sectores. Elaboración propia

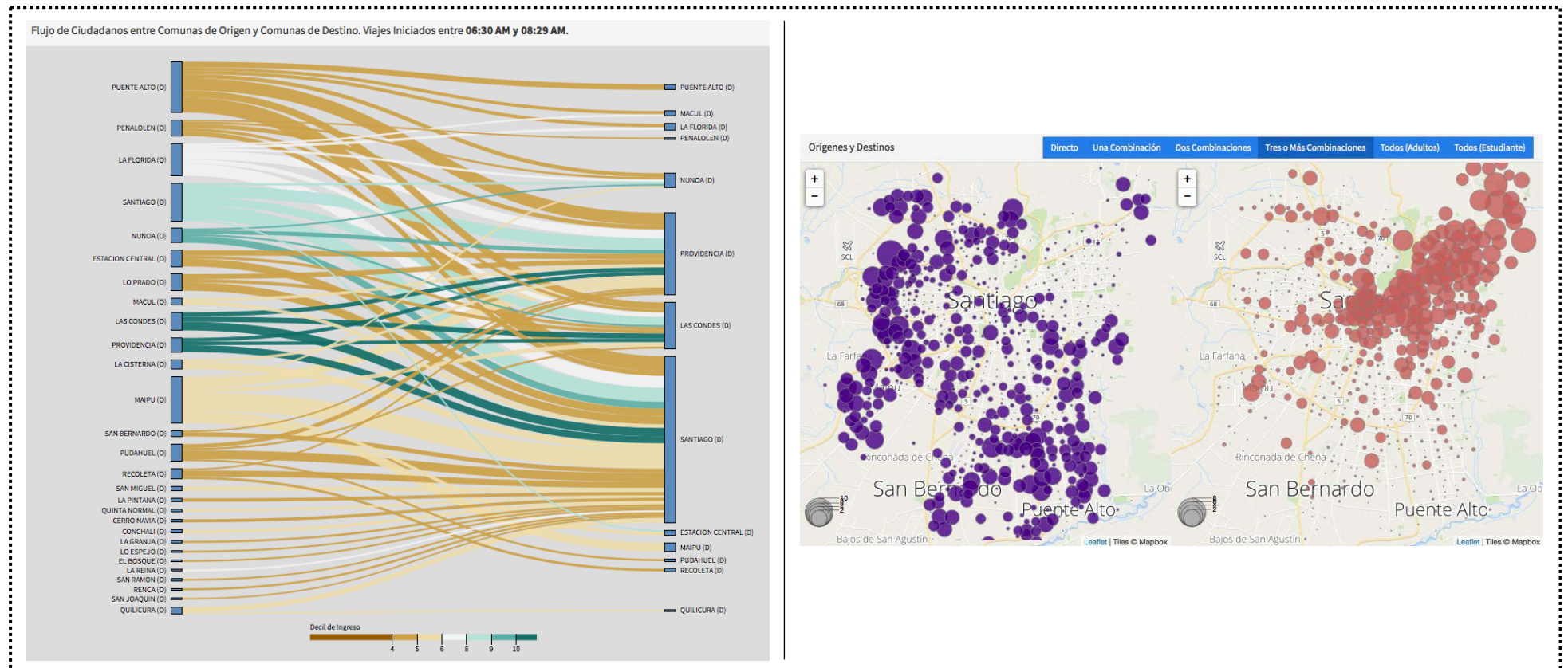


Figura 15: Gráficos que muestran la cantidad de viajes que se realizan hacia las comunas que componen el centro de Santiago, demostrando que el centro metropolitano sigue siendo el centro principal de la ciudad. El grafico de la izquierda muestra el flujo de ciudadanos entre las comunas de origen de estos y las comunas de destino, es decir, hacia donde se dirigen, incluyendo la variable del ingreso promedio de estas comunas. El gráfico de la derecha muestra en dos planos de Santiago desde donde viaja la gente (plano izquierdo) y hacia donde viaja (plano derecho), junto con la cantidad de personas que realizan estos viajes, representado por el tamaño de los círculos. Fuente: Alonso Astroza y Eduardo Graells, «2|S: Visualización de Los Dos Santiagos», s. f., <http://bit.ly/RKAbreCL>.

Subcentros y movilidad: elementos para conectar la ciudad

Estos subcentros están relacionados con la nueva vialidad propuesta por estos planes para conectarse con el resto del territorio. Estos se ubican en función de la movilidad, es decir, las vías de transporte, para permitirle a la población el acceso a las funciones que ofrece. Los Planes Reguladores Metropolitanos de Santiago planifican estos elementos en conjunto, para otorgar un acceso desde todo el territorio y así cumplir el objetivo de descentralizar las funciones de la ciudad y distribuir el acceso a estas de mejor forma. Por esta razón, varios subcentros se ubican en torno a las vías de mayor importancia de la ciudad, como el anillo Américo Vespucio, y también se vinculan a líneas del transporte público, incluso planteando la convergencia de varias de estas líneas en estos centros (**figs. 16 y 17**). En la realidad esto se puede observar en estos subcentros, dando cuenta de la estrecha relación entre movilidad y centralidad, demostrando así que son dos temas que están necesariamente vinculados.

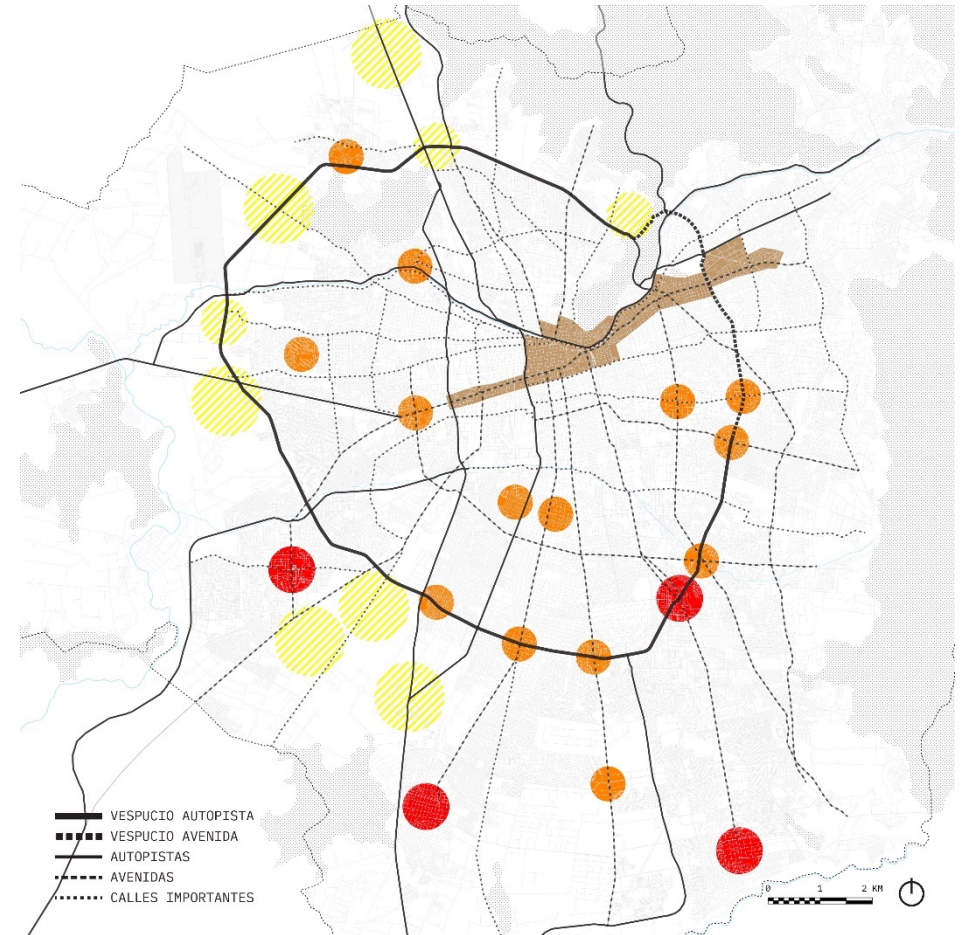


Figura 16: Plano de ubicación de subcentros en Santiago, en relación con las vías vehiculares principales. *Elaboración propia.*

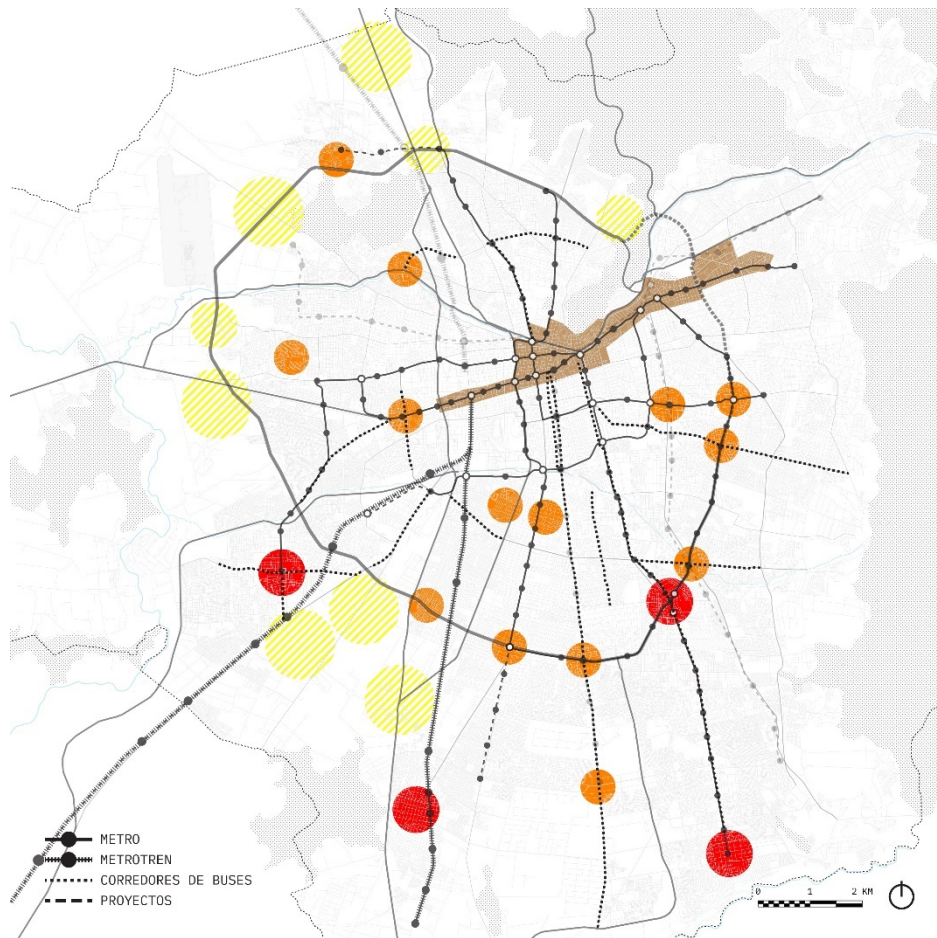


Figura 17: Plano de ubicación de subcentros en Santiago, en relación con el transporte público.
Elaboración propia.

2.2. El *mall* como subcentro: del centro comercial a la complejidad de una centralidad multifuncional

El concepto del mall, su adaptación y evolución en Chile

El *mall* surge como figura urbana en los suburbios norteamericanos, a mediados del siglo XX, en un panorama de crecimiento demográfico y expansión urbana similar al que ocurrió en las últimas décadas de este en Santiago. Una de las motivaciones era la urgencia de reorganizar el territorio en base al crecimiento del uso del automóvil, lo que origina varios proyectos, entre los que se encontraba esta nueva tipología urbana creada por Victor Gruen (De Simone 2015). La idea de esta propuesta era llevar la vida de los centros de las ciudades norteamericanas (el “*downtown*”) a los nacientes suburbios en la época de posguerra, algo similar a la idea de los subcentros, pero expresado de otras formas este nuevo concepto que mezclaba espacios peatonales en medio de áreas dependientes del automóvil.

Esta figura llega a Chile en 1982 con el *mall Parque Arauco*, motivada por los cambios económicos y demográficos de Santiago y del país. A este le siguieron otros casos que comenzaron a ubicarse inicialmente en zonas suburbanas alejadas del centro, correspondientes a esta nueva periferia de Santiago, de manera similar al desarrollo del concepto original en EEUU. Esto marca una diferencia con otras tipologías o iniciativas comerciales que ya existían en Santiago que están insertas dentro de la ciudad más consolidada, como galerías, caracoles y otros centros comerciales de menor escala.

Estos primeros *malls* tienen una buena aceptación por parte de sus usuarios y comienzan a proliferar en Santiago y también en el país. En esa época, aparecen sobre todo en torno a Vespucio y otras grandes arterias (Kennedy o Vicuña Mackenna, por ejemplo) por la conectividad que estas otorgan, los desarrollos que comienzan a aparecer en las zonas en las que se ubican, la disponibilidad de terrenos, además de otros factores que favorecieron su

ubicación. Así surgen otros *malls* como el *Mallplaza Vespucio* (1990), *Alto Las Condes* (1993) o el *Mallplaza Oeste* (1994), dando paso a más de 40 centros comerciales repartidos en Santiago en la actualidad (**fig. 18**) y más de 30 en regiones.

El *mall* comienza a arraigarse en la sociedad chilena y en la ciudad. Este concepto se incorpora a la vida cotidiana, pasando a ser un panorama e incluso un espacio público, con un uso similar a las plazas. Esto podría ser explicado si tomamos en cuenta el estado y la carencia de los espacios públicos en el país y sobre todo en algunos sectores periféricos de Santiago, en donde justamente el *mall* se ha instalado. Además, la falta de lugares de entretenimiento y cultura en estos sectores, llevaron a que sea uno de los espacios urbanos preferidos por la población (Salcedo y De Simone 2012).

Ante esto, es relevante tener presente el origen privado del *mall* y las lógicas bajo las que funciona, principalmente la mercantilista. Aún así, muchas veces se le atribuye una condición de “espacio privado de uso público” o POPS, los cuales se definen como espacios dedicados al uso público pero que son propiedad de entes privados, los cuales los mantienen y los generan para obtener beneficios o incentivos a la hora de desarrollar un proyecto (New York City Department of City Planning, s. f.). Esta idea es material de un amplio debate, aunque algunos autores que hablan del *mall* los incluyen dentro de esta categoría. Al respecto, Liliana De Simone señala que el *mall* es el POPS por excelencia debido al libre acceso a sus espacios privados que finalmente garantiza la lógica comercial y posibilita su funcionamiento (De Simone 2015).

De esta forma el *mall* ya no es solo el concepto comercial inicial, sino que se transforma en un espacio importante para la ciudad, parecido a un centro, adquiriendo un papel importante para Santiago y sus habitantes. Esto último se refleja no solo en el aspecto sociológico, sino también en la

influencia económica que ejercen algunos de estos *malls* dentro de la ciudad. De esta forma estos centros comerciales atraen múltiples inversiones tanto privadas como públicas, en especial en zonas que no se tenían en consideración antes, tal como ocurrió en los casos ubicados en el sector sur de Vespucio al momento de su llegada (Cáceres et al. 2006). Esto además generó una idea de desarrollo y modernidad que alrededor de esta figura, dándole un estatus de icono urbano que vive en el inconsciente colectivo de la población.

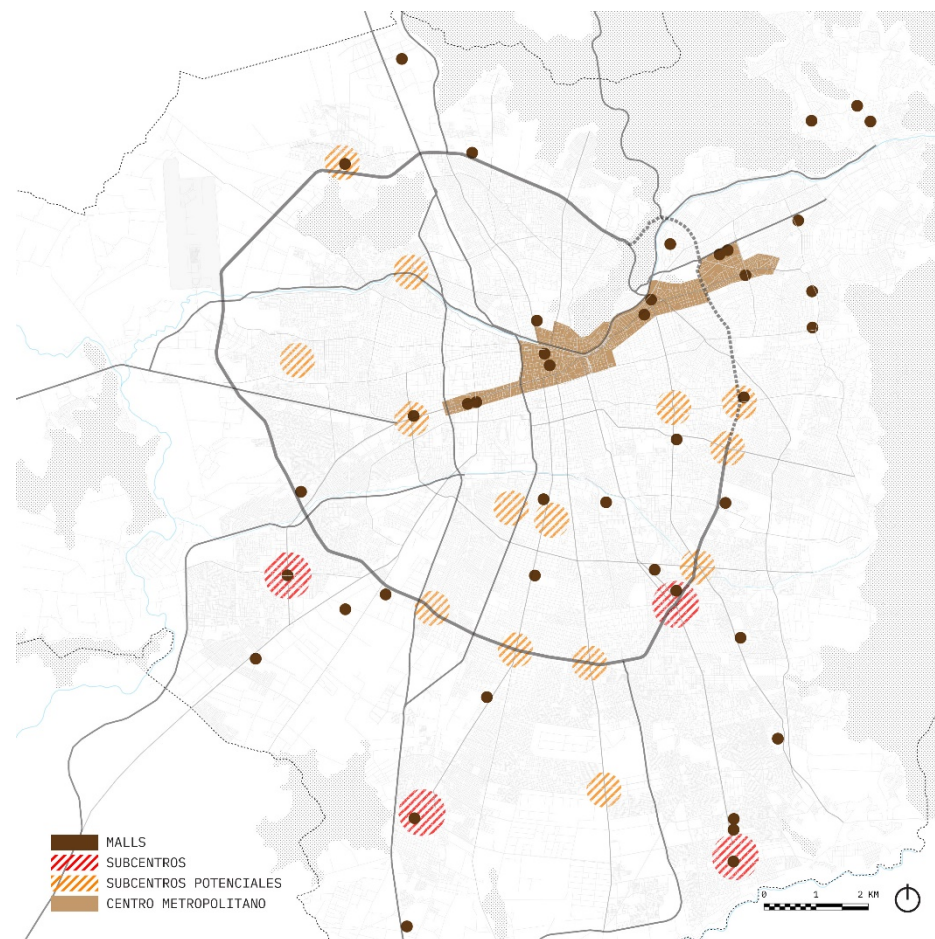


Figura 18: Plano de ubicación de malls en toda el área metropolitana de Santiago. Se incluye la ubicación de los subcentros como referencia. Elaboración propia.

El mall como centro urbano multifuncional

Este nuevo papel importante del *mall* dentro de la ciudad, además de otros factores externos e internos, sirven como una motivación para la constante evolución del concepto, adaptándose a las nuevas realidades de la sociedad chilena y sus demandas. Esto ha quedado evidenciado en varios de los centros comerciales que existen en el país y sobre todo en Santiago, los cuales están permanentemente cambiando y creciendo, a través de expansiones, remodelaciones y renovaciones en distintos ámbitos.

Esto genera cambios en forma y función, pasando de estas primeras tipologías basadas en la clásica caja cerrada con estacionamientos a su alrededor a adaptaciones que incorporan nuevas funciones y espacios, posibilitando nuevos usos y abriéndolo hacia un público más amplio. En relación con esto último, en muchos casos se han comenzado a incorporar nuevos programas mixtos, equipamientos y servicios para sus usuarios, dejando de lado su enfoque únicamente comercial. Esto demuestra una intención de ofrecer funciones más orientadas hacia la vida diaria u otros aspectos de la vida, como establecimientos educacionales, oficinas, centros médicos, supermercados, automotoras, *boulevards*, restaurantes, terrazas, entre otros.

Por estos y otros factores, el *mall* se ha convertido en una tipología importante y vital para la ciudad, aportando con programas y usos que superan el carácter comercial con el que nació esta figura e incorporando servicios y equipamientos orientados hacia una lógica más diversa. En muchos casos, estos servicios comienzan a ser preferidos por la falta de estos programas dentro de los sectores cercanos e incluso dentro de toda la ciudad. Además, son considerados también como espacios públicos, donde la gente no solo va a comprar, sino también a sociabilizar, a recrearse o incluso a pasear. De esta forma, ahora el *mall* es multifuncional, lo que genera que tenga un rol similar al que busca cumplir el subcentro.

Esta idea del *mall* como centro urbano se ve favorecida por varios aspectos, sobre todo por su ubicación en zonas de la ciudad carentes de un centro y de estas funciones, próximas a arterias viales de gran importancia y en algunos casos, superponiéndose a subcentros planificados, reemplazándolos o incorporándolos como parte de un sistema comercial mayor.

También existen otras ventajas desde el punto de vista de los dueños de estos centros en comparación con los subcentros, como la posibilidad de escoger el lugar en donde instalarse según factores económicos y sociales, una gestión centralizada que permite controlar los problemas que puedan surgir dentro y la administración unitaria que permite generar condiciones específicas para atraer un flujo de personas a través de los programas ofrecidos (Galetovic, Poduje, y Sanhueza 2009).

El estado del mall: una invitación a una nueva evolución del concepto

La figura del *mall* a nivel global pasa por un leve decaimiento, debido a factores como el auge de las compras por internet y la pandemia del COVID-19. Pero a pesar de esto ha quedado demostrado que en Chile el *mall* sigue manteniendo su importancia como espacio comercial y social. Esto se ve reflejado en los elevados índices de visita a estos centros en los últimos años, llegando a recibir aproximadamente 757.000.000 visitas anuales («Cámara Chilena de Centros Comerciales», s.f.), además de constantes imágenes de estos lugares repletos de gente durante el periodo de contingencia sanitaria.

El estado urbano y social actual de Santiago también es un factor relevante, ya que está en discusión la falta de equipamiento en algunas zonas y la necesidad de repartir equitativamente las oportunidades dentro del territorio, que actualmente se concentran en el centro metropolitano y en otros sectores de clase media-alta. En ese sentido, los *malls* podrían aportar más en esto, sobre todo si tomamos en cuenta que varios casos que existen

en Santiago se ubican en zonas periféricas, en donde muchas veces son una de las pocas opciones para acceder a servicios y equipamientos.

Estos desafíos invitan a replantearse el rol de estos centros comerciales y abordarlos desde otros puntos de vista que permitan observar al *mall* como un elemento importante para el desarrollo de la ciudad y no solo como una figura aislada llena de externalidades negativas.

En ese sentido, Rodrigo Salcedo y Liliana De Simone, dos autores que han estudiado en profundidad el caso del *mall* en Chile, proponen 3 criterios para elaborar una crítica y evaluarlo: su funcionamiento como espacio público, el aporte urbano que realiza a la ciudad o a su entorno y oferta programática o funcionalidad que ofrece (De Simone y Salcedo 2013). Estos aspectos buscan ir más allá de la crítica obsoleta del *mall* basada en ideologías o aspectos sociológicos para observar su relación actual con la ciudad. Estos criterios serán tomados en cuenta para la evaluación y elaboración de una propuesta en el transcurso de esta tesis.

2.3. Lo metropolitano vs. lo local: los *malls* en Américo Vespucio

Movilidad urbana: su relación con la escala y el espacio del mall

La tipología del *mall*, al igual que el subcentro, requiere estar asociado con la movilidad urbana para funcionar, de manera de conectarse con el territorio y que sus usuarios puedan acceder a él. Esto es necesario para ampliar la demanda y así obtener mayores beneficios. En ese sentido, su integración con la movilidad es clave para su éxito y su desarrollo.

Dentro de la movilidad urbana existen distintos modos de transporte que permiten la conectividad de la ciudad a distintas escalas, en relación con sus distancias, capacidades y otros factores. Además, estos modos utilizan distintas infraestructuras de transporte para cumplir su función, las cuales modelan la ciudad y determinan su forma edificada. Así, la movilidad no solo configura la escala y la conectividad de estos *malls*, sino que también su espacio y morfología. Esto se expresa físicamente en primera instancia en su espacio exterior, el cual se comienza a entender no solo como un plano, sino también en la edificación, los bordes, la escala y otros aspectos.

Los malls en Américo Vespucio y su desconexión local

Los *malls* se relacionan principalmente con los modos motorizados, como el automóvil, los cuales permiten el acceso a ellos desde todo el territorio, otorgándoles una conectividad a escala metropolitana. En ese sentido, en Santiago una de las vías más importantes es el anillo de circunvalación Américo Vespucio, en donde se ubican varios centros urbanos, tanto subcentros como *malls*. Entre estos se destacan 5 casos principales: *Mallplaza Norte*, *Mall Paseo Quilín*, *Mallplaza Vespucio*, *Mallplaza Oeste* y *Mall Arauco Maipú*, ubicados en las comunas de Huechuraba, Peñalolén, La Florida, Cerrillos y Maipú respectivamente (**fig. 19**). Estos casos corresponden a centros comerciales regionales con similitudes entre sí, tanto en el aspecto funcional como en el morfológico, además del entorno

social en el que se ubican, principalmente en zonas denominadas periféricas. Poseen conexión directa a la circunvalación y otras vías, por lo que presentan una escala metropolitana debido a esta conectividad e incluso una escala mayor ya que Vespucio permite el acceso desde otras partes más allá de la ciudad, mediante su conexión con otras vías y autopistas (**fig. 20**). De esta forma, el *mall* tiene asegurada la accesibilidad de un gran flujo de personas, lo cual ha sustentado el éxito de esta figura dentro de Santiago.

Estas escalas mayores influyen totalmente en la morfología de estos centros comerciales, ya que para permitir el funcionamiento de esta accesibilidad, se requieren de infraestructuras que soporten la movilidad correspondiente. Estas no solo corresponden a las vías vehiculares, sino también a otros elementos complementarios como estacionamientos, accesos u otros que utilizan casi la totalidad del espacio urbano al exterior de estos *malls*. Esto sumado a la forma base de esta tipología que caracteriza a estos casos, como la caja cerrada y edificios que solo miran hacia su interior, termina por generar una mala relación con su entorno y convierte al *mall* en un elemento urbano aislado. Esto se acentúa aún más si su contexto también se configura en base al vehículo, como es el modelo de desarrollo suburbano que se ha dado en la periferia de Santiago.

El acceso predominantemente vehicular a estos *malls* y su expresión espacial, no generan las condiciones ideales para el desarrollo de modos de movilidad que permitan acceder a estos *malls* desde una escala menor y que lo relacionan de manera más directa con su entorno urbano, por ejemplo, peatonalmente o en bicicleta. De esta forma, la accesibilidad a escala metropolitana se impone por sobre la accesibilidad local. Esta última existe, pero queda minimizada ante la magnitud de la otra, funcionando de manera relegada o como un complemento en el espacio exterior del *mall* y concentrándose en mayor medida en el interior de estas cajas.

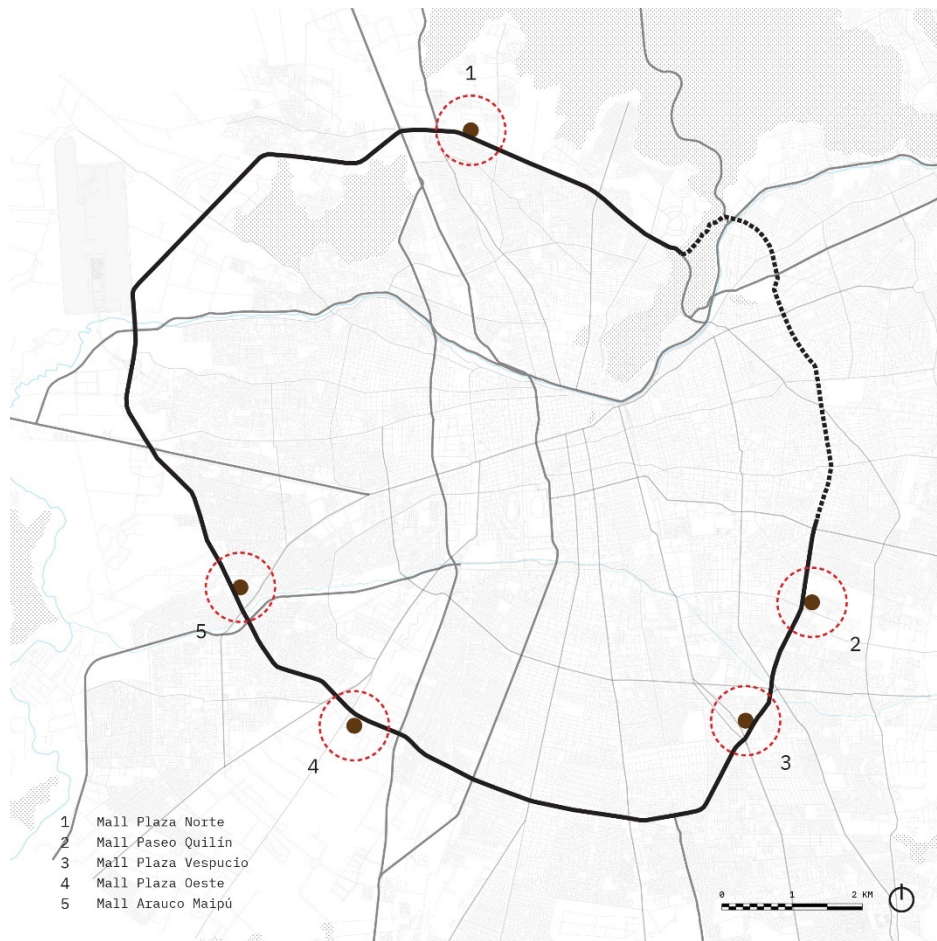


Figura 19: Plano de ubicación de malls en Américo Vespucio. Elaboración propia.

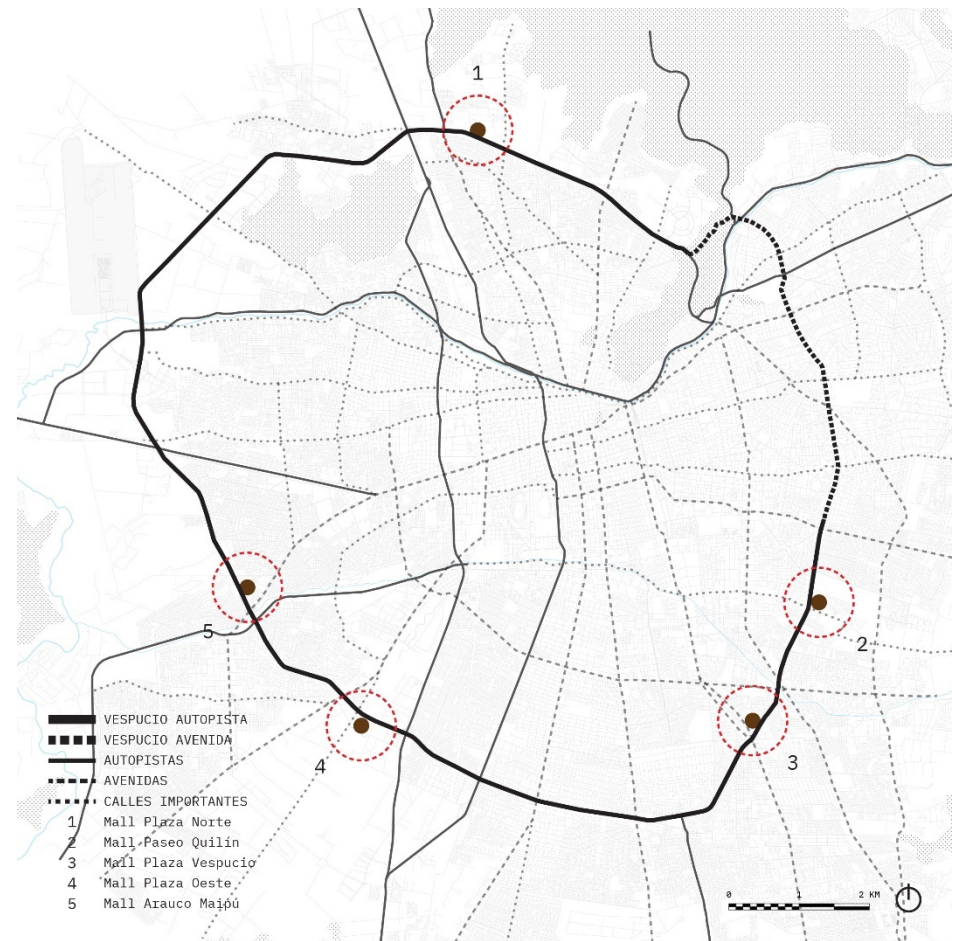


Figura 20: Plano de ubicación de malls en Américo Vespucio, en relación con las vías vehiculares principales. Elaboración propia.

El mall en Vespucio como subcentro: un desafío de escalas

En el caso de los subcentros, como se mencionó antes, la movilidad también es clave para su funcionamiento, aunque estos incorporan distintos modos que permiten que la mayor cantidad de población tenga acceso a ellos, como el transporte público, o en algunos casos modos que permiten un fácil acceso desde su entorno, como los no motorizados. Estos además permiten la integración de distintas escalas de accesibilidad para que así estos subcentros funcionen de una manera más amplia en el territorio, teniendo un rol tanto metropolitano como local. Asimismo, la multiplicidad de modos e interconexión de sus distintas escalas permiten distribuir de mejor forma estos centros en relación con el territorio, quitándole importancia a la ubicación de los mismos y dándole relevancia a la calidad de la conexión a las redes de transporte (Bresciani L. 2002). Es importante señalar que estas múltiples movilidades y escalas también inciden en el espacio y la morfología, aunque generando otro tipo de ciudad más integrada al resto del territorio urbano.

Por otro lado, se podría suponer que estos *malls* en Vespucio con su enfoque vehicular a gran escala cumplen fundamentalmente un rol metropolitano y no un rol local, debido a esta dificultad en la accesibilidad. A pesar de esto, estos *malls* también han comenzado a incorporar al transporte público, pero aún en una posición secundaria (**fig. 21**). Esto refuerza la idea de garantizar el acceso desde gran parte del territorio a estos centros comerciales, por lo que esta decisión aporta más a la conectividad metropolitana, atrayendo más usuarios desde lugares lejanos al mismo *mall* que del barrio (Schlack et al. 2017) aunque de una manera más equitativa para la población. Algo que es importante ya que en Santiago el transporte público es clave para conectar a la ciudad y sobre todo a las zonas más distantes del centro. Pero aun así la integración con modos no motorizados sigue siendo deficiente y casi inexistente.

Esto influye en el uso que tienen ambos tipos de centros en relación con su escala. Un análisis de los viajes hacia varios subcentros y *malls* ubicados en

Américo Vespucio, hecho a partir de la Encuesta Origen-Destino del año 2012, muestra que esta diferencia entre rol metropolitano y rol local es real (**fig. 22**): en el caso de los subcentros esta es leve, con un uso predominante del transporte público y la existencia, en menor medida, del uso de modos no motorizados para desplazarse hasta estos lugares; mientras que en el caso de los de *malls*, esta diferencia es mucho mayor, predominando notoriamente el automóvil como el modo principal para acceder a estos. Asociando esto a la escala de cada modo, queda demostrada la multiplicidad de escalas en los subcentros y el enfoque netamente metropolitano de los *malls*.

Sin embargo, esta problemática no solo se basa en la expresión espacial y morfológica generada por la movilidad. También hay otros aspectos de estos *malls*, relacionados de igual manera con un tema escalar, que permiten o impiden un vínculo mucho más directo con la ciudad.

Retomando lo mencionado anteriormente sobre los criterios a considerar para evaluar críticamente al *mall* (De Simone y Salcedo 2013), la accesibilidad y la conectividad corresponderían al aporte urbano de esta tipología, ya que se relacionan directamente con el espacio urbano de su entorno y de la ciudad. Pero los otros criterios, como funcionalidad y consideración como espacio público también tienen incidencia en la relación urbana del *mall* con la ciudad, a pesar de que responden más a las dinámicas sociales que funcionan en estos.

Todos estos factores tangibles e intangibles inciden de una u otra forma y en distintas escalas en la relación del *mall* con la ciudad y se manifiestan principalmente en el espacio urbano exterior de estos centros, generando distintas problemáticas que pueden observarse en la realidad (**fig. 23**). Sin embargo, los factores urbanos y espaciales, como la accesibilidad, tienen una incidencia mayor, ya que es aquí en donde se expresa esta relación en primera instancia, y pueden afectar el funcionamiento de los otros.

Se podría decir que el *mall* se ha convertido en una figura funcional y social importante para la sociedad y un elemento relevante para la ciudad, a un

nivel comunal o metropolitano. Sin embargo, su relación urbana y los aspectos físicos que esta implica impiden un vínculo mucho más directo y local, por lo tanto, se desaprovecha el potencial que poseen estos centros. Un potencial que podría convertirlos en subcentros, tan solo si el problema de escalas no impidiera esta consolidación.

Resolver esta relación más directa en torno a la movilidad y a la accesibilidad, además de la morfología resultante, podría ser un punto de partida para ayudar a una mejor integración de estos *malls* con la ciudad y con la población que los rodea. A pesar de que, en la actualidad, estos *malls* funcionan relativamente bien, esta integración podría intensificar su uso y aprovechar sus cualidades funcionales. Si esto no es resuelto, a la larga el resto de los aspectos intangibles se podrían ver afectados por esta desconexión, más aún considerando el estado actual de la figura del *mall* debido al acontecer global.

Para esto, es necesario analizar puntualmente cuáles son estos factores que inciden en la relación urbana del *mall* en sus múltiples escalas, para trabajar en torno a ellos y mejorar este vínculo. Así se podría consolidar como un centro urbano conectado con su entorno y con la ciudad.

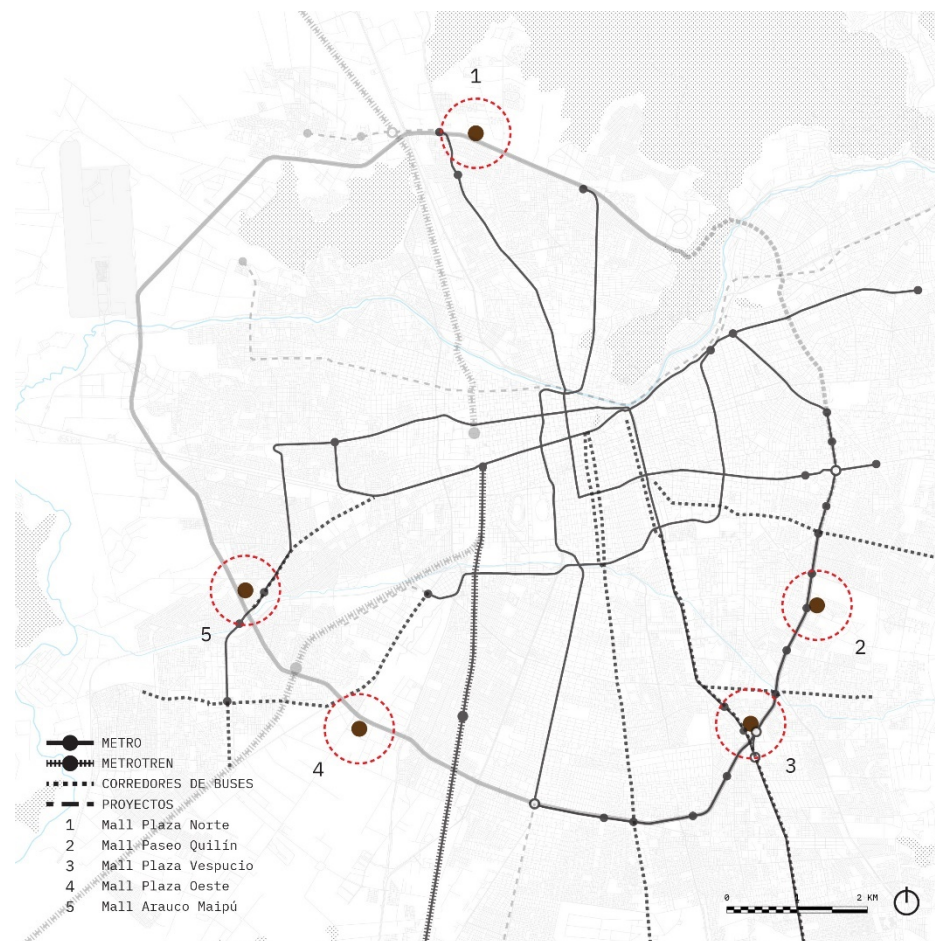
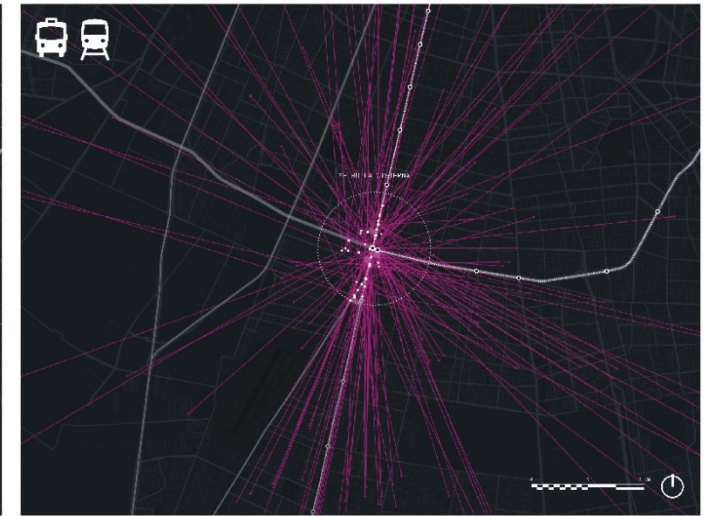
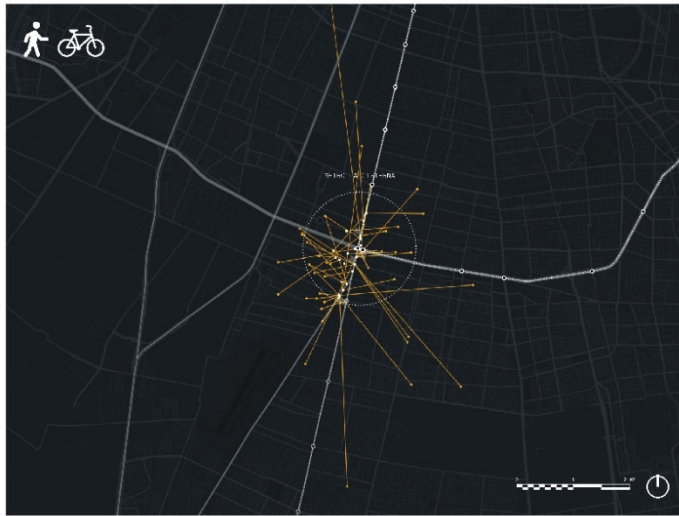
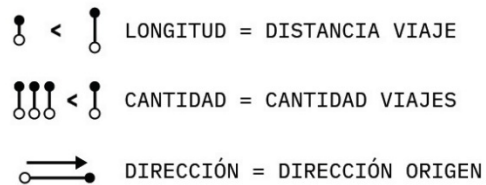
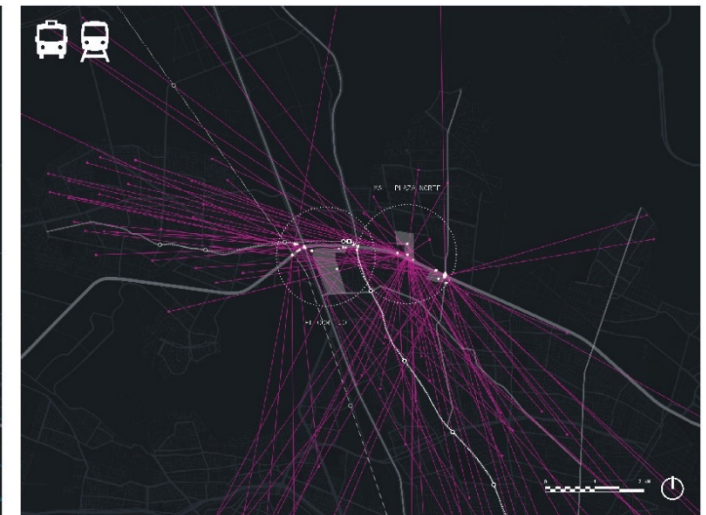
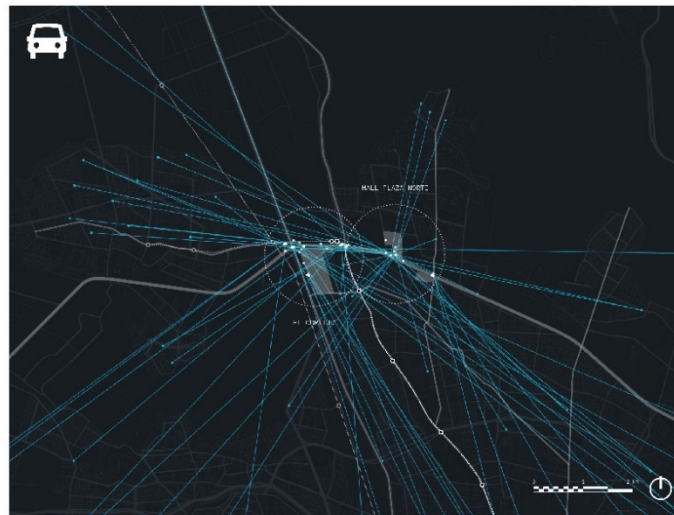
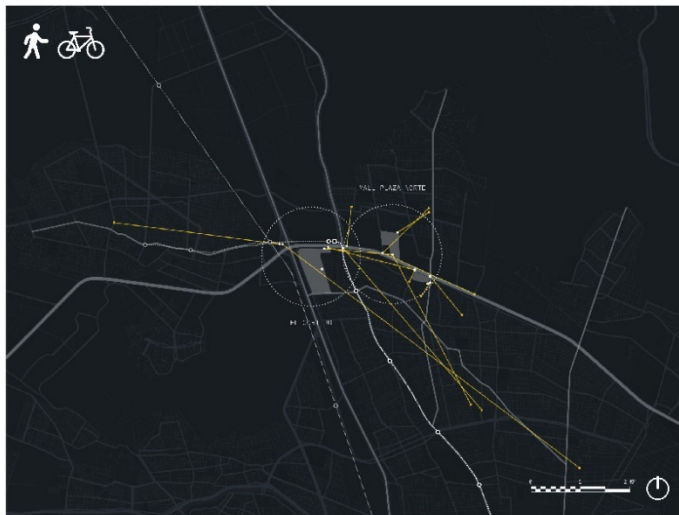


Figura 21: Plano de ubicación de malls en Américo Vespucio en relación con el transporte público. *Elaboración propia.*

ESCENARIO 1: SUBCENTRO "METRO LA CISTERNA"



ESCENARIO 2: "MALL PLAZA NORTE"



RESULTADO MEDICIÓN

SUBCENTRO

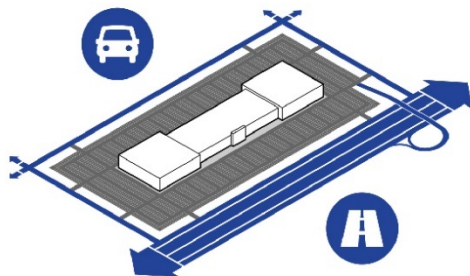


MALL

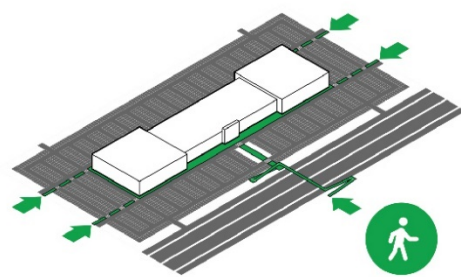


Figura 22: Lámina resumen de la medición de la movilidad en torno a los subcentros y malls ubicados en América Vespucio, a partir de datos de Encuesta Origen-Destino 2012. Esta lámina muestra solo los planos que evidencian la conclusión extraída de esta medición, mientras que el resto se puede revisar en el Anexo I. Elaboración propia mediante plataformas QGIS y Kepler.gl, a partir de los datos de la encuesta.

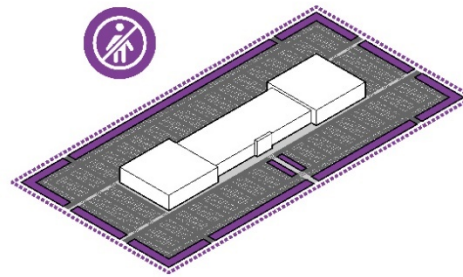
MOVILIDAD Y SUS INFRAESTRUCTURAS
DETERMINAN ESPACIO Y FORMA DEL MALL



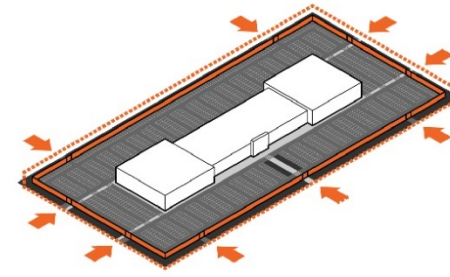
PRORIZACIÓN DE MODOS VEHICULARES
MINIMIZA EL ESPACIO PARA EL PEATÓN



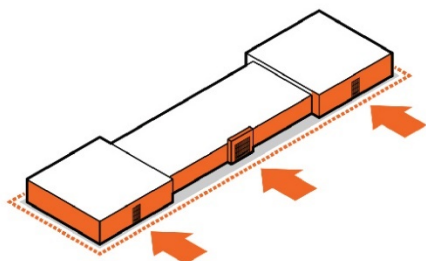
ÁREAS VERDES SIN USO NI ACCESO PÚBLICO
SOLO CON FUNCIÓN PAISAJÍSTICA



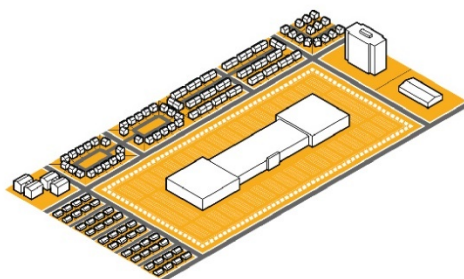
RECINTO CERRADO CON ACCESOS PUNTUALES
CIERRE CONTROLADO Y TEMPORAL



NULA INTERACCIÓN DE BORDES EDIFICADOS
CON EL ESPACIO URBANO EXTERIOR



RECINTO Y SUPERFICIE EXTERIOR GENERA
DISCONTINUIDAD CON LA TRAMA URBANA



EDIFICACIÓN Y ESPACIOS CONTRASTAN
CON LA ESCALA Y EL GRANO DE LA CIUDAD

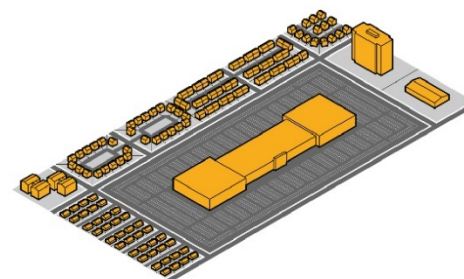


Figura 23: Lámina resumen con esquemas del diagnóstico de problemas encontrados en el mall. Elaboración propia.

3. LA RECALIFICACIÓN DEL *MALL* Y SU RELACIÓN CON EL ENTORNO URBANO

3.1. El *mall* en Vespucio: factores y principios que determinan su relación con la ciudad

Factores urbanos que determinan la relación con la ciudad

En el capítulo anterior se desarrolló la idea de que el *mall* tiene el potencial para convertirse en un subcentro, dada su adaptación a nuestra sociedad y su integración funcional dentro de la ciudad. Además, se nombraron 3 categorías amplias dentro de las cuales el *mall* eventualmente podría evaluarse: espacio público, aporte urbano y funcionalidad.

Dentro del aporte urbano se ubica la problemática identificada, relativa a la accesibilidad local de estos centros comerciales. Asimismo existen otros factores que determinan esta relación del *mall* con su entorno, pero también con la totalidad de la ciudad. Estos factores son urbanos y físicos, es decir, pueden ser observados en la realidad a través de una materialización en el espacio, independientemente de su magnitud.

Sin embargo, estos factores no se limitan a aspectos tangibles, sino que también se relacionan con las otras categorías mencionadas, como la funcionalidad y el uso como espacio público, las cuales responden a otras lógicas del *mall* pero que también lo vinculan con el entorno urbano y sobre todo con la población que vive y transita allí.

De esta forma, para poder entender cómo funciona la relación *mall*-ciudad, se podrían establecer una serie de **factores** a través de los cuales se evaluarán los *malls* ubicados en Américo Vespucio, respondiendo así a la pregunta “¿Qué se va a evaluar?”. Estos factores son los siguientes:

- Funcionalidad: todo lo que tiene que ver con las funciones del *mall* y la relación con su entorno y con la ciudad, es decir, los usos y programas que ofrecen y como estos se configuran tanto dentro de su contexto como del mismo centro.

- Conectividad: todo lo que tiene relación con la movilidad entre la ciudad y el *mall*, es decir, hacia y desde estos centros. Esto considera los modos de transporte y la accesibilidad entregada a través de ellos.
- Integración urbana: todo lo relativo a la integración territorial del *mall* dentro de la ciudad, pero principalmente dentro de su contexto urbano inmediato. Para esto se considera su relación con la escala, grano y trama del entorno en el que se ubica, entre otros aspectos.
- Espacialidad: todo lo que tiene que ver con volumetrías y espacios del *mall* en relación con su contexto urbano. Esto incluye alturas, la construcción de bordes y cierres, condición de los espacios, entre otros.
- Peatonabilidad: todo lo que tiene relación directa con la presencia del peatón en el espacio del *mall*, es decir, su uso, su circulación o su accesibilidad desde su entorno. De esta forma, principalmente se considerarían aspectos que permitan la existencia y convivencia del peatón en estos centros.
- Ambientalidad (o factor ambiental): todo lo relativo al ambiente en el espacio del *mall*, medido a través las percepciones de los usuarios de estos centros y las sensaciones generadas en ellos. Este factor es más intangible que el resto, pero de igual forma es influenciado directamente por lo construido, por lo que se consideran estos aspectos físicos que lo determinan.
- Sociabilidad (o factor social): todo lo que tiene que ver con el vínculo social entre el *mall* y su entorno, a través de actividades, acciones o rasgos identitarios. Se considera un factor netamente intangible ya que es influenciado por la apropiación y percepción social de los usuarios de estos centros y la relación entre estos con el *mall* como un ente.

De estos 7 factores, la funcionalidad en sí misma puede ser considerada como un factor, por otro lado los 4 siguientes pueden ser asociados con el criterio del aporte urbano, mientras que los 2 últimos se relacionan con la consideración del *mall* como un espacio público. Sin embargo, estos factores no funcionan por separado, sino que se relacionan entre sí y pueden compartir elementos o roles dentro de la relación *mall*-ciudad.

Factores urbanos en los malls de Vespucio

Con la finalidad de saber cómo funciona la relación *mall*-ciudad en los **centros comerciales ubicados en Américo Vespucio**, es necesario evaluar estos factores en los 5 casos seleccionados (*Mallplaza Norte, Mall Paseo Quilín, Mallplaza Vespucio, Mallplaza Oeste y Mall Arauco Maipú*), para así comprender como estos construyen el vínculo con su entorno urbano y social. Para esto, se levantará información espacial y territorial pertinente a cada factor, en cada uno de los casos.

Como ya se mencionó, en relación con el factor funcional todos estos *malls* ofrecen programas y servicios de distintos tipos a la ciudad pero también a su entorno (**fig. 24**). En ese sentido, en la mayoría existen bancos, oficinas, centros de salud, establecimientos educacionales, servicios públicos, gimnasios, centros recreativos, venta de vehículos y otros establecimientos comerciales esenciales, como supermercados y ferreterías. Esta gran oferta funcional motiva un uso frecuente e incluso diario por parte de los usuarios de estos *malls*, más allá del uso esporádico de otros programas específicos como tiendas especializadas, cines u restaurantes. Muchas veces esto también es determinado por la inexistencia de estas funciones en el contexto en que se ubica el *mall*, por lo que este las concentra en un solo lugar, aumentando su relevancia. De esta forma, este factor está presente siempre en estos centros, vinculándolos tanto con la población residente en su entorno, como con el resto de Santiago.

La conectividad también cumple un rol importante en estos *malls*, conectándolos con el territorio a través de distintos sistemas de transporte

(**fig. 25**). Si bien, como se mencionó anteriormente, el automóvil privado predomina como modo principal para acceder a estos lugares, en la actualidad algunos también se encuentran integrados a la red de buses del transporte público de Santiago, contando con paraderos en sus cercanías o en su interior y recorridos que reconocen a estos *malls* como hitos urbanos. Además, algunos casos como el *Mall Paseo Quilín* o el *Mallplaza Vespucio* están vinculados con estaciones de metro, e incluso este último cuenta con una estación intermodal en sus cercanías.

El factor de integración urbana, relacionado con aspectos urbano-territoriales del *mall* y principalmente de su recinto, es donde se expresan los primeros problemas tangibles que presentan estos centros en relación con su entorno (**fig. 26**). Estos son principalmente una diferencia en la escala y grano de sus edificaciones con las existentes alrededor, además del quiebre que genera el predio del *mall* y sus circulaciones internas en la trama urbana. La mayoría de estos casos se implantan en el territorio con edificaciones cerradas de gran magnitud, desconociendo su entorno y desintegrándose de él, por lo que el *mall* termina funcionando como un elemento aislado y de una escala mayor que contrasta con el resto.

La espacialidad está relacionada con lo anterior, pero a una escala menor, ubicándose en el espacio y volumetrías que presenta el recinto y el edificio de *mall* (**fig. 27**). Dentro de este factor, es importante considerar que el espacio urbano posee distintas condiciones que permiten su acceso y uso, a partir de los cuales se pueden clasificar en espacios públicos, como las calles, veredas y otros, y privados, como lo son la mayoría de los recintos y propiedades. Además, existe otra categoría denominada POPS (*Privately Owned Public Spaces*) que corresponden a espacios privados que permiten su uso público, categoría a la que podría pertenecer el recinto del *mall*. Estas condiciones se ven reforzadas por la presencia de barreras físicas que separan estos espacios, como lo son los cierres (muros, rejas y otros) y el tipo de borde edificado que presentan los volúmenes construidos, los cuales otorgan distintos grados de permeabilidad. En base a esto, la

discontinuidad con la trama urbana se acentúa con la condición cerrada que tiene el recinto y el edificio del *mall*, a través de sus cierres, los accesos puntuales y los muros ciegos que en conjunto generan varias barreras espaciales, a pesar de permitir un uso público del espacio. Además, la edificación presenta un grado de permeabilidad limitado a ciertos bordes relacionados con accesos o actividades puntuales.

La peatonabilidad se refiere a la propia accesibilidad peatonal del *mall* desde la ciudad y todos los elementos que trabajan para el correcto funcionamiento de esta (**fig. 28**). Como se enuncia en el problema principal de esta tesis, los modos peatonales están relegados a una posición secundaria o complementaria al automóvil, lo que se traduce en veredas pequeñas y puntuales que forman una sola circulación dentro del recinto del *mall*, en contraste con la extensión y magnitud de las áreas vehiculares. Esto se debe también a que se busca que el uso peatonal se de en el interior del edificio del *mall*, entre las tiendas y espacios ubicados acá y no tanto en espacios exteriores, salvo que se permita. También se consideran para este factor los accesos que presenta el *mall*, principalmente los peatonales, los cuales también muchas veces se ubican de manera discontinua con respecto a su contexto urbano. Esta disminución de la escala peatonal y demás problemáticas son algo transversal en todos los casos.

El factor ambiental, a pesar de ser un factor más sensorial o perceptual desde el punto de vista de los usuarios de estos *malls*, también tiene su expresión física en sus espacios y la volumetría, los cuales trabajan para generar estas sensaciones. Dentro de este factor se puede mencionar los espacios de estar y áreas verdes ubicados en el exterior del *mall*, con presencia también de elementos como árboles y plantas, los cuales presentan una función decorativa o paisajística y no están destinadas al uso pleno del usuario. Esto no ocurre en el interior, en donde existen zonas para estar e incluso áreas verdes (o áreas similares con vegetación), aunque estos espacios están supeditados a la función mercantilista del *mall*.

Finalmente, el factor social se refiere a acciones comunitarias o de uso que se presentan en estos *malls*. Varios de estos centros, más allá de ofrecer comercio y servicios a sus usuarios también promueven actividades dentro de su recinto que buscan aumentar el uso y la relación del *mall* con las personas, como eventos, concursos u otras actividades recreativas. Pero algunos casos también realizan acciones de servicio a la comunidad, como por ejemplo, donaciones, ferias, entre otros.

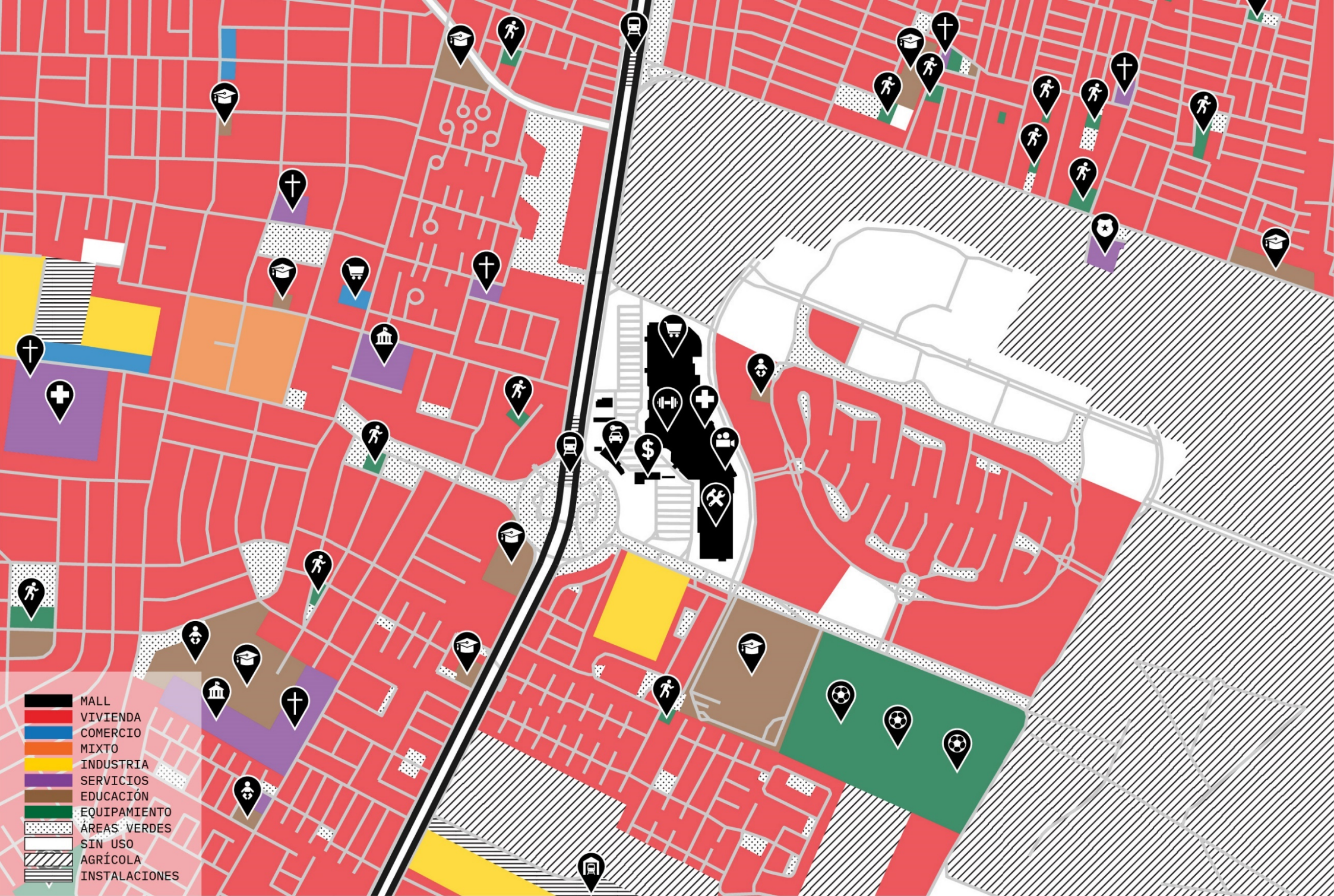


Figura 24: Plano de funciones y equipamiento del caso “Mall Paseo Quilín”, información correspondiente a la evaluación del factor “Funcionalidad”. Elaboración propia.



Figura 25: Plano de movilidad del caso "Mall Paseo Quilín", información correspondiente a la evaluación del factor "Conectividad". Elaboración propia.



Figura 26: Plano Noll (lleno-vacio) del caso "Mall Paseo Quilín", análisis correspondiente a la evaluación del factor "Integración urbana". Elaboración propia.



Figura 27: Plano de espacios, cierres y bordes del caso “Mall Paseo Quilín”, análisis correspondiente a la evaluación del factor “Espacialidad”: Elaboración propia.

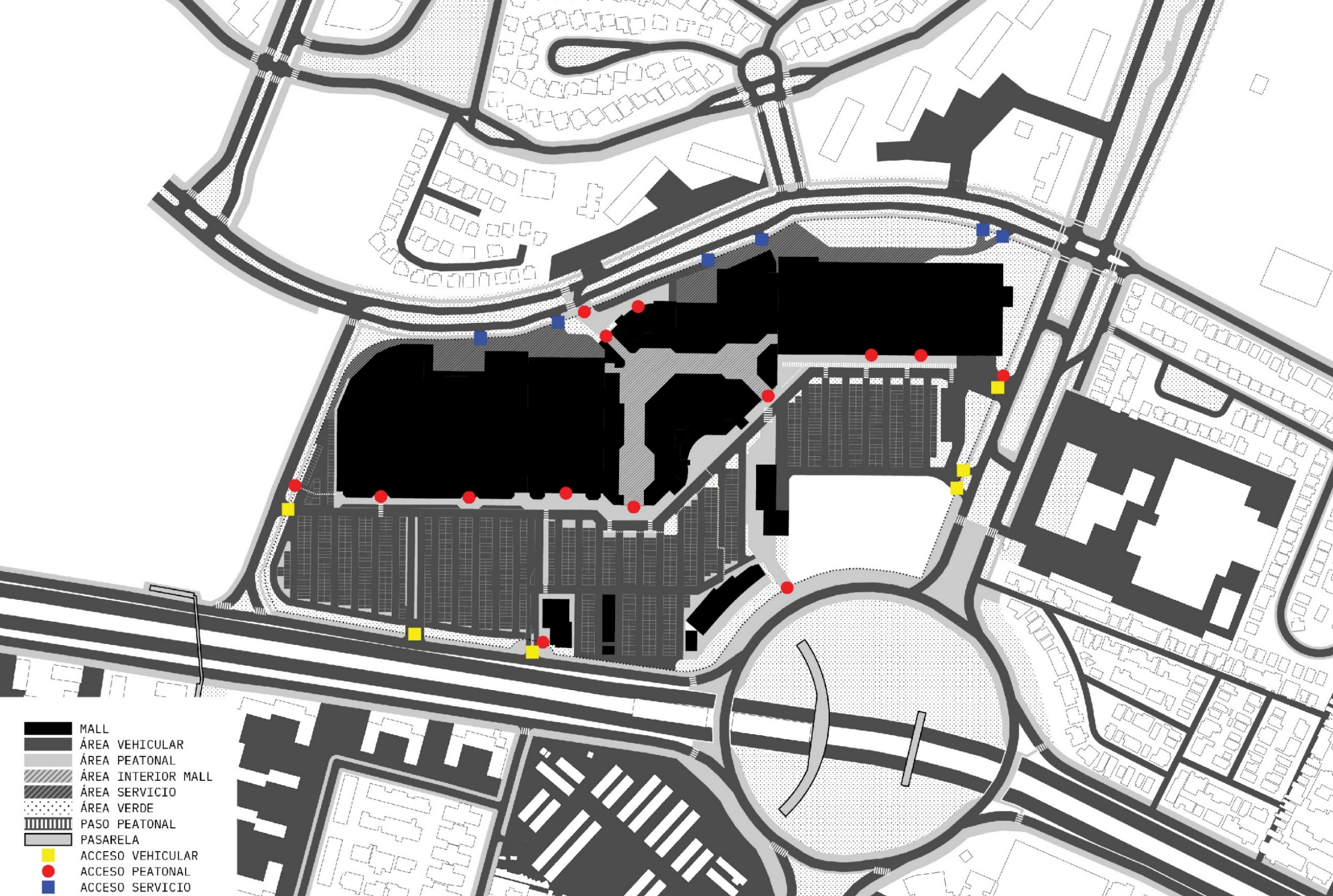


Figura 28: Plano de áreas y accesos del caso “Mall Paseo Quilín”, análisis correspondiente a la evaluación del factor “Peatonabilidad”. Elaboración propia.

Principios para la integración del mall a su entorno

A partir de estos casos de *malls* en Vespucio y del análisis del funcionamiento de estos factores en ellos, con sus aciertos y deficiencias, se propone definir ciertos **principios** que ayuden a **corregir, mejorar y potenciar** los elementos que componen la relación *mall*-ciudad, buscando responder a la pregunta “¿Cómo se va a evaluar esta relación?”.

Para esto es necesario una revisión teórica de temas y autores que hablen de lineamientos para generar un tipo de ciudad integrada con su entorno, a diferencia del escenario actual que ocurre en estos *malls*. En ese sentido, si el objetivo es mejorar la relación con su contexto urbano, respondiendo al problema de la accesibilidad local del *mall*, una teoría pertinente en la que se podrían apoyar estos principios es la de las ciudades caminables (“*walkable cities*”) y diseñadas a escala humana para el usuario y el peatón, no para el automóvil. Dentro de esta, existen diversos principios en torno a como generar mejores calles y espacios públicos que tengan en consideración y como priorización esta escala menor.

El primer referente revisado para este fin, es el arquitecto y urbanista Jan Gehl quien, en su libro *Ciudades para la gente*, establece “12 criterios de calidad en relación con el paisaje peatonal” (**fig. 29**). Estos criterios pretenden ser aplicados las calles y el espacio urbano peatonal, teniendo un enfoque basado en la percepción que las personas tienen del espacio y del ambiente de este. Mediante esto, se busca definir las condiciones físicas e intangibles (sensoriales) para sus usuarios, con un énfasis en la escala humana.

El segundo referente es la organización Project for Public Spaces y los conceptos enunciados en su artículo “*What Makes a Great Place?*” (**fig. 30**). Este incluye un esquema para ser utilizado para la evaluación de un espacio público puntual a través de 4 temas principales o cualidades de un lugar: sociabilidad, usos y actividades, accesos y vínculos, y confort e imagen. Estas a su vez se dividen en características que debe tener el lugar y en instrumentos o elementos que permiten el control, desarrollo o

funcionamiento de estas características. Estos criterios de evaluación tienen un enfoque más social y están basados en el uso y la percepción del usuario. Además, se enfocan en múltiples escalas según la característica o el instrumento señalado.

A partir de estos criterios enunciados por estos autores, se genera una serie de principios adaptados a la realidad del *mall* y de la ciudad que los rodea, basándose en la situación urbana de los casos de estudio seleccionados. Para esto se presenta una tabla resumen con los factores y cada uno de los principios que buscaría resolver las problemáticas identificadas en ellos o mejorar su situación, junto con una explicación de la intencionalidad de cada principio (**fig. 31**).

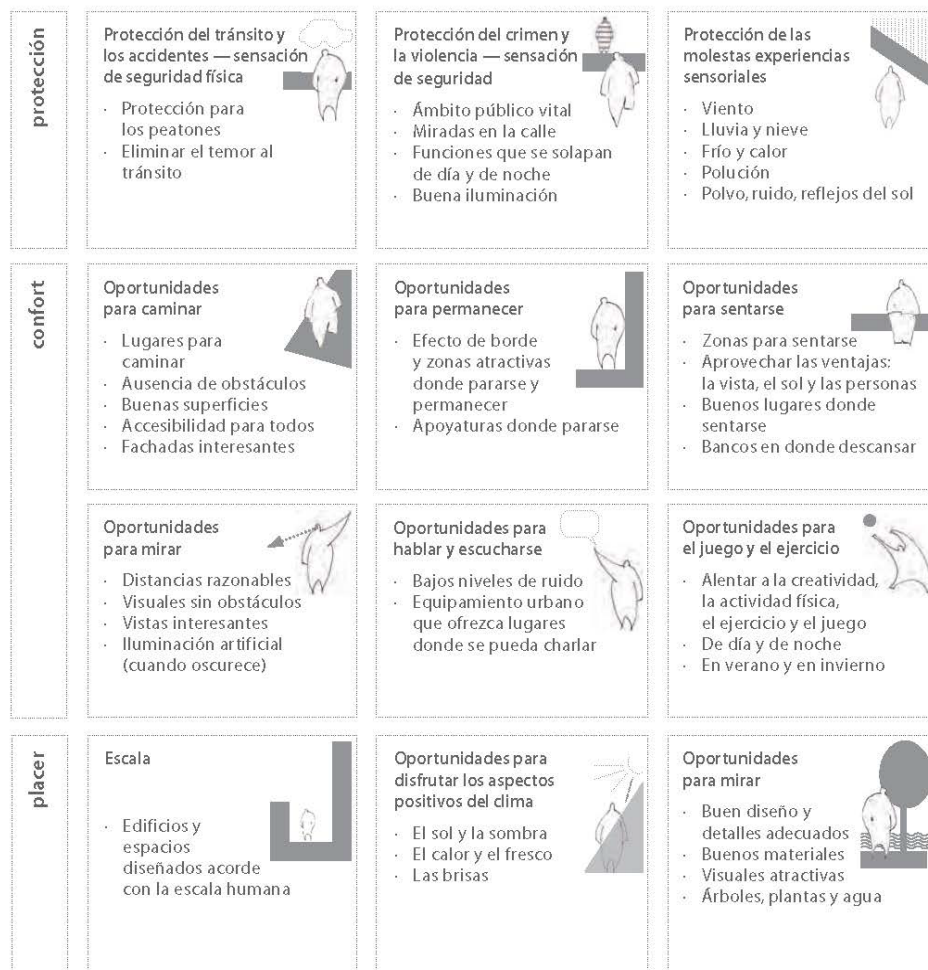


Figura 29: Jan Gehl, “12 criterios de calidad en relación con el paisaje peatonal”. Fuente: Jan Gehl, *Ciudades para la gente* (Buenos Aires: Ediciones Infinito, 2015).

What Makes a Great Place?

Project for Public Spaces

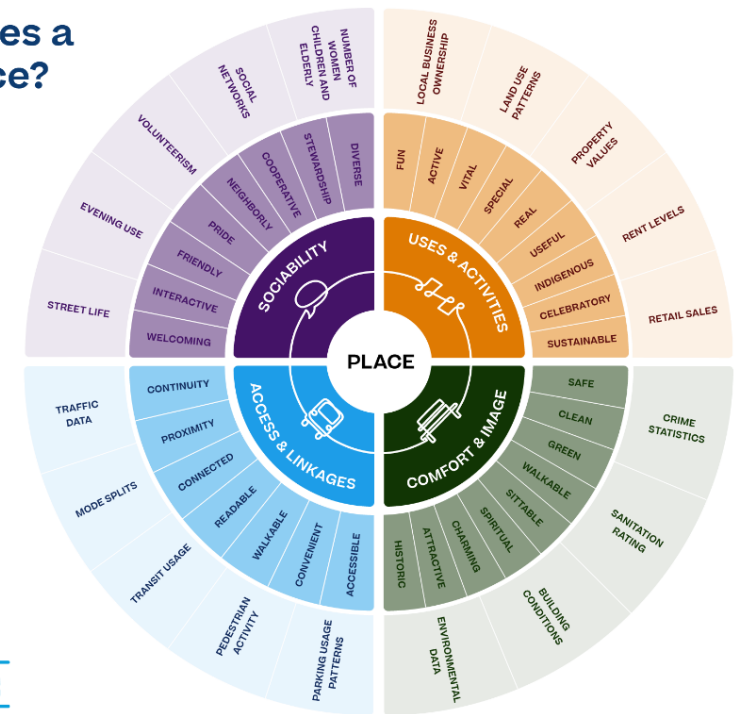


Figura 30: Project for Public Spaces, “What Makes a Great Place?”. Fuente: Project for Public Spaces, «What Makes a Successful Place?», Project for Public Spaces, s.f., <https://www.pps.org/article/grplacefeat>.

FACTOR	PRINCIPIO	
FUNCIONALIDAD	 MIX DE USOS	Incorporar y mezclar varias funciones (comercio, vivienda, trabajo, servicios, equipamiento)
	 RELEVANCIA FUNCIONAL	Incorporar funciones importantes y de uso diario para el entorno
CONECTIVIDAD	 TRANSPORTE PÚBLICO	Incorporar el transporte público de forma directa
	 MODOS NO MOTORIZADOS	Incorporar modos de transporte sustentables y alternativos al automóvil
	 INTERMODALIDAD	Reunir varios modos de transporte, sus líneas o recorridos, permitiendo el intercambio entre ellos
AMBIENTAL	 ZONAS DE ESTAR	Generar zonas de estar y recreación accesibles para el usuario
	 ÁREAS VERDES	Generar áreas verdes accesibles para el usuario
	 PROTECCIÓN CLIMÁTICA	Generar espacios protegidos del clima que mantengan el confort ambiental del usuario
SOCIAL	 APOORTE COMUNITARIO	Generar actividades de vinculación social con la comunidad ubicada en el entorno del mall
	 IDENTIDAD SOCIAL	Generar actividades que creen una identidad social y un sentido de pertenencia entre mall y su entorno

FACTOR	PRINCIPIO	
INTEGRACIÓN URBANA	 ESCALA ADECUADA	Adaptar los espacios y volumetría a la escala del entorno
	 GRANO ADECUADO	Adaptar los espacios y la volumetría al grano del entorno
	 INTEGRACIÓN CON TRAMA URBANA	Adaptar los espacios y la volumetría para conectarlos con la trama urbana
ESPACIALIDAD	 CONTINUIDAD ESPACIAL	Generar continuidad en el traspaso desde la ciudad a través de los espacios y la volumetría
	 APERTURA ESPACIAL	Abrir el espacio urbano, eliminando cierres o barreras físicas
	 APERTURA DE BORDES	Abrir la volumetría urbana generando bordes activos y permeables que permitan el traspaso entre espacios
PEATONABILIDAD	 ACCESIBILIDAD PEATONAL	Generar corredores de acceso y circulación peatonal
	 PRIORIZACIÓN PEATONAL	Fomentar y priorizar la movilidad peatonal en el espacio urbano
	 ESCALA PEATONAL	Adaptar los espacios y circulaciones a la escala del peatón
	 CONTINUIDAD PEATONAL	Generar circulaciones peatonales directas y continuas, eliminando barreras espaciales y físicas

Figura 31: Tabla resumen de factores y principios que determinan la relación mall-ciudad. Elaboración propia.

3.2. Estrategias y experiencias para la recalificación de la relación del *mall* con su entorno

Estrategias para recalificar la relación del mall con su entorno

A partir de la definición de los factores a evaluar y de elaboración de los principios, se puede generar una propuesta general en relación a estos elementos y que responda a las problemáticas enunciadas a lo largo de esta tesis. De esta forma, se podría mejorar estos factores que determinan la relación *mall*-ciudad.

Esta propuesta parte por la creación de **una serie de estrategias proyectuales elaboradas en términos generales**, sin considerar un caso específico. Con estas se busca dictar lineamientos para todos los casos con el objetivo de recalificar la relación del *mall* con su entorno, respondiendo a la pregunta “¿Qué se va a hacer con la relación *mall*-ciudad?”. La idea es que estas estrategias no actúen solo en el *mall*, sino que también en el entorno urbano más cercano, a modo de una pieza urbana a intervenir que se definirá y elaborará en profundidad en la etapa proyectual.

Estas estrategias partirían de la base de un cambio de movilidad en el entorno de estos *malls* y también tomando en cuenta a Américo Vespucio, buscando liberar el espacio urbano de estos modos de transporte para enfocarse en modos masivos y modos no motorizados. Mediante esto, se busca rescatar el vínculo del *mall* con la escala local y priorizarla, generando un nuevo tipo de ciudad a escala humana.

Las estrategias a implementar son (**fig. 32**):

1. Cambio de movilidad: priorizar el transporte público y modos no motorizados por sobre el automóvil, en las vías principales del entorno del *mall*, considerando también a Américo Vespucio. Esto se haría aprovechando y potenciando las redes de movilidad existentes, transformando las calles y el espacio para priorizarlas e incorporando nueva infraestructura destinada a estos modos, de ser necesario. Con

esto se busca en principio reducir la presencia en general del automóvil en el espacio urbano, con la intención de fomentar el uso del transporte público, la bicicleta, la caminata u otro tipo de movilidad sustentable.

2. Recuperación de suelos: liberar suelo mediante la eliminación de todos los estacionamientos en superficie del *mall* y de su entorno (edificios comerciales, fábricas u otros recintos). Esto se lograría mediante un cambio normativo que indique la disminución de la cantidad de estacionamientos, la concentración de estos en un lugares estratégicos, y el recambio a través de infraestructura relacionada con modos no motorizados o públicos (por ejemplo, estacionamientos de bicicletas). También se liberarían sitios eriazos, predios con usos no pertinentes (industria pesada, depósitos u otros) y otros espacios sin uso.
3. Reconversión de suelos: transformar y reconvertir los suelos recuperados (estacionamientos y vacíos) para su utilización y desarrollo, es decir, la construcción de nueva edificación u espacios destinados a otros usos relacionados con el *mall* o el entorno (por ejemplo, expansiones de este, edificios de uso mixto u áreas verdes). Esto también plantea la posible reconversión de edificios, estructuras espacios que existan en estos suelos liberados. Esta estrategia se lograría mediante un cambio normativo del uso de suelos.
4. Apertura espacial: eliminar cierres perimetrales y barreras de los recintos y edificios que sean de uso público, permitiendo su libre acceso. Para esto se generarían cambios en la condición de ocupación de estos espacios (privado o público) basándose en el principio de los POPS. Esta estrategia es aplicable directamente al *mall* y a su predio, pero también a otros espacios relevantes (como parques, edificios comerciales, residenciales o de oficinas, entre otros) que puedan existir alrededor y que se encuentren rodeados por rejas u otro tipo de

cerramiento. Esto con la finalidad de generar un espacio urbano abierto y fluido en el entorno urbano del *mall*. Además se considera la apertura de muros ciegos o espacios sin utilizar en estos casos hacia otros tipos de borde más permeables, generando y fomentando actividad en estos.

5. Continuidad espacial: generar recorridos y espacios que conecten la trama urbana y permitan el traspaso entre predios y manzanas, de manera de reconectar el tejido urbano. El énfasis está sobre el recinto del *mall* pero también sobre su entorno (sobre todo en casos de condominios cerrados, predios de grandes dimensiones y otras tramas discontinuas). Particularmente, en el caso del *mall* se generarían nuevos ejes o accesos dentro de su predio e incluso interviniendo su edificación, para así conectarse con el entorno y generar permeabilidad.
6. Mix de usos y de actividades: diversificar las funciones y usos del *mall* y de su contexto para así contrarrestar la monofuncionalidad existente. Esto se generaría mediante la incorporación de nuevos programas en el mismo *mall* y en su entorno, la reconversión programática en la edificación existente y el desarrollo de edificios de uso mixto. Para esto se busca incluir las funciones que posee un centro urbano, como servicios, equipamiento de distinto tipo (educacional, cultural o recreativo, por ejemplo), así como también vivienda y trabajo que permitan sustentar una vida urbana activa en estos sectores.

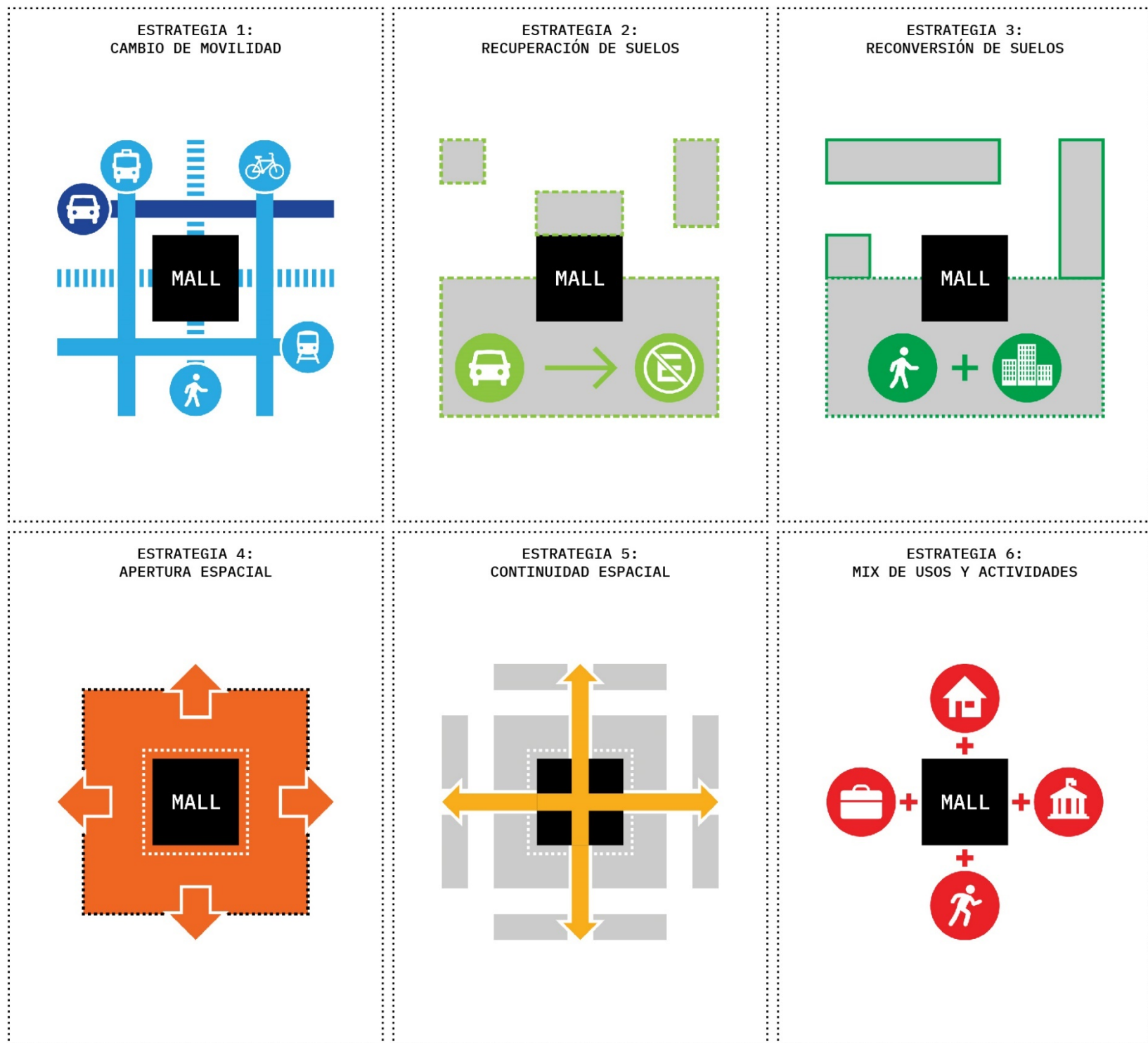


Figura 32: Lámina resumen con esquemas de las estrategias propuestas. Elaboración propia.

Estudio de referentes: experiencias para la recalificación del mall

Para poder entender mejor estas estrategias y su funcionamiento en la realidad es necesario revisar distintas experiencias a través del estudio de referentes. Estos corresponden a casos de *malls* u otras tipologías similares que se encuentran mejor integradas a la ciudad o que buscan, mediante distintas operaciones generar una mejor relación con su entorno. La finalidad de esto, es entender cómo se materializan estas operaciones en el espacio y bajo qué condiciones están presentes los factores urbanos en estos casos. En cada caso se observarán sus características y cualidades, para extraer ideas de este análisis.

Plaza Lyon / Providencia, Chile

Es un edificio de uso mixto ubicado en la comuna de Providencia, construido entre los años 1979 y 1982 que incluye galerías comerciales y espacios públicos en sus primeros niveles, además de vivienda y oficinas en los niveles superiores de su edificación (**figs. 33 y 34**). Este proyecto además cuenta con una conexión directa con la estación de metro Los Leones, integrando así la movilidad existente. Su morfología corresponde a una manzana edificada perforada por múltiples traspasos peatonales en su interior que conectan al proyecto con el entorno. Además, en su interior se genera una plaza pública, justo en donde confluyen estos recorridos, la cual además cuenta con comercio a su alrededor, potenciando su uso.

De esta forma, la cualidad de este edificio radica en la integración urbana que posee, a través de los traspasos y recorridos que conectan con las vías aledañas, así como también la integración con el transporte y con el sistema comercial ubicado en su entorno, además de la incorporación de distintas funciones y usos. Este proyecto también posee otras cualidades que se pueden mencionar, como la existencia de corredores peatonales cubiertos en su exterior, sus bordes activos y abiertos, su escala, entre otros.



Figura 33: Fotografía del proyecto Plaza Lyon antes de su inauguración en 1982. Fuente: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-24289/plaza-lyon-a-30-anos-de-un-proyecto-vivo>



Figura 34: Axonométrica del proyecto Plaza Lyon (a la derecha) incluyendo el proyecto Paseo Las Palmas (a la izquierda). Fuente: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-24289/plaza-lyon-a-30-anos-de-un-proyecto-vivo>

Mall Parque Arauco / Las Condes, Chile

Este centro comercial ubicado en Las Condes, próximo al Parque Araucano y a la Av. Presidente Kennedy, una vía de alta velocidad importante para Santiago (**figs. 35 y 36**). Este proyecto fue inaugurado en el año 1982 y es reconocido por ser el primer *mall* de Chile, directamente derivado de la tipología original norteamericana. Este caso es un ejemplo de un *mall* que constantemente ha ido creciendo y evolucionando de acuerdo a cambios sociales, urbanos y funcionales, marcando pautas para el formato dentro del país.

El proyecto original consistía solo en 2 tiendas anclas conectadas por una galería comercial y estacionamientos a su alrededor, pero con el tiempo se han ido agregando nuevos programas, espacios y edificaciones. De esta forma, en la actualidad, además del equipamiento comercial, este *mall* cuenta con edificios de oficinas, una clínica, cines, un *boulevard* de tiendas y restaurantes y un hotel (en construcción). Estos distintos cambios, sumados a los que ha sufrido su contexto urbano, han llevado a que este *mall* tenga que modificar su morfología de distintas maneras, como eliminando los estacionamientos en superficie para ubicar las nuevas construcciones o creando nuevos accesos que se conecten con el entorno.

Aunque es un ejemplo relevante de la evolución espacial y funcional de la tipología del *mall*, muchas de las operaciones realizadas son cuestionables desde el punto de vista urbano. Por ejemplo, el *mall* ubica toda su zona de servicio hacia el Parque Araucano y solo posee un acceso peatonal desde aquí, a pesar de la importancia de este hito. Asimismo, el boulevard de restaurantes se ubica frente a Av. Kennedy, una vía de alta velocidad cercada y que genera una barrera hacia ambos lados por donde pasa. Esta situación no se condice con la condición peatonal y el formato abierto de esta zona del *mall*. A pesar de esto, este caso es destacable por su constante desarrollo, la incorporación de distintos usos y espacios para el usuario, la forma en la que ha resuelto la eliminación de sus estacionamientos, además del rol que tiene el peatón al interior del recinto.



Figura 35: Fotografía aérea del Mall Parque Arauco en el año 2018. Fuente: <https://www.emol.com/noticias/Economia/2018/04/13/902408/Parque-Arauco-anuncia-segunda-etapa-de-expansion-del-mall-de-Kennedy.html>



Figura 36: Imagen publicitaria del Mall Parque Arauco en el año 1982. Fuente: Liliana De Simone, «Instalando la ciudad del consumo: el palimpsesto urbano del primer shopping mall chileno en el fundo San Luis, Santiago.», EURE (Santiago), septiembre de 2018.

Forum des Halles / Paris, Francia

Es un proyecto urbano ubicado en una de las zonas céntricas más concurridas de París, que incorpora un centro comercial, estaciones de metro y trenes, además de espacios públicos y parques (**figs. 37 y 38**). Este hito urbano tiene su origen en el histórico mercado de Les Halles, ubicado en el centro de la capital francesa y de gran importancia hasta el siglo XX. Este mercado fue desmantelado en 1971 y convertido en un centro urbano moderno con la llegada de un línea de tren suburbana y del metro, con su correspondiente estación en este lugar, además de la construcción de un centro comercial subterráneo en 1979, el cual incluyó la creación un jardín ubicado en su cubierta.

Con el paso del tiempo, la llegada de nuevas líneas de transporte y la relevancia de este hito motivaron a una remodelación de esta zona, la cual concluyó en el año 2018, dando paso al proyecto que actualmente existe. Este consiste en un gran atrio marcado por una cubierta que alberga una plaza hundida que contiene los accesos al centro comercial y a la estación de transporte, manteniendo estas edificaciones así como también los jardines públicos. Este atrio y la plaza contienen comercio y servicios que aprovechan la constante circulación de personas debido a la movilidad existente.

De esta forma, la cualidad principal de este caso está en integrar al mismo tiempo movilidad, comercio, equipamiento y espacios públicos convirtiéndose a si mismo y a su entorno en un centro de gran escala, siendo uno de los más importantes de París. También se puede destacar su morfología y la integración con su contexto urbano a través de espacios bajo el nivel de la calle, el atrio y la cubierta que unifica y remarca la presencia de este lugar, pero respetando las alturas de los volúmenes ubicados a su alrededor. Además, al ser un centro altamente concurrido y con presencia directa del transporte público, posee espacio y bordes que permiten y se basan en la circulación directa del peatón, prácticamente haciendo desaparecer al automóvil de la superficie, relegándolo a estar bajo tierra.



Figura 37: Fotografía del interior del proyecto Forum des Halles, mostrando el atrio de acceso hacia el centro comercial y estación de transporte. Fuente: <https://es.parisinfo.com/transportes/118359/Quartier-des-Halles>

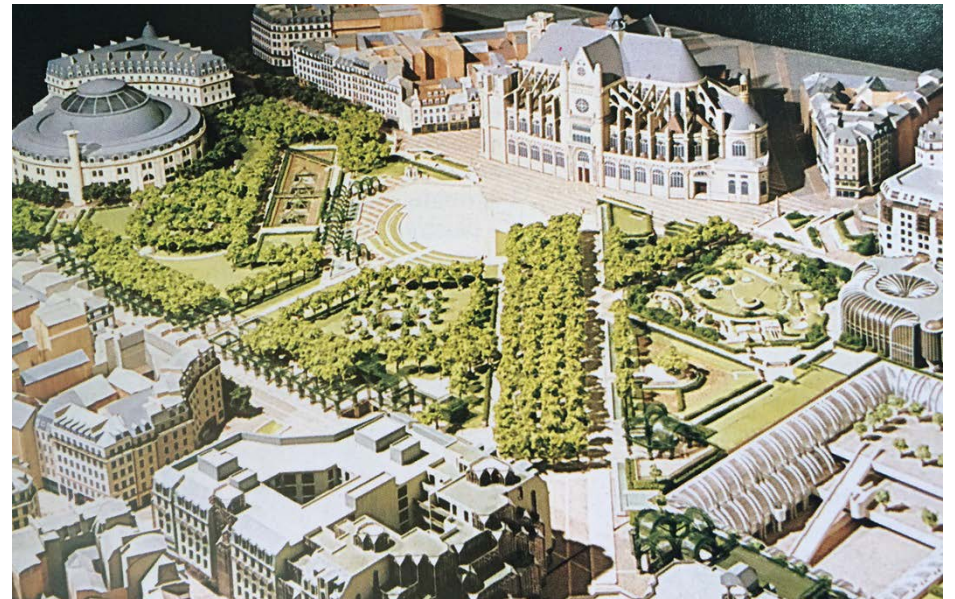


Figura 38: Imagen que muestra la maqueta del proyecto original del Forum des Halles en 1981. Fuente: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/757014/una-nueva-cara-para-les-halles>

The Shops at Midtown / Miami, EEUU

Pequeño centro comercial, ubicado en Miami, complementario al creciente desarrollo del barrio Midtown en esta ciudad (**figs. 39 y 40**). Corresponde a una formato distinto al típico *mall*, tanto por su morfología como por sus dimensiones, ya que posee sus tiendas al borde de las manzanas en las que se ubica, dejando su circulación al aire libre y vinculada a las vías que lo rodean, mientras que los estacionamientos se ubican al interior de la manzana, detrás de las tiendas. De esta forma este centro comercial posee bordes comerciales que miran hacia el exterior, es decir, hacia la calle, a diferencia del clásico concepto de *mall* que mira hacia un interior cerrado. Esta singularidad permite que este centro comercial se integre a su entorno y a los espacios públicos como plazas y jardines que existen en él. Estas y otras características como su escala acorde al barrio, lo llevan a ser un caso ejemplificador de integración urbana para un centro comercial.



Figura 39: Fotografía del centro comercial Shops at Midtown Miami. Fuente: <https://shopmidtownmiami.com/>



Figura 40: Plano esquemático y directorio de tiendas del centro comercial Shops at Midtown Miami. Fuente: <https://investinmiami.com/midtown-neighborhood/midtown-masterplan/>

Belmar / Lakewood, EEUU

Este caso consiste en un desarrollo urbano ubicado en Colorado (EEUU) que busca transformar un antiguo centro comercial suburbano en una pieza de ciudad similar a un centro o *downtown* norteamericano (**figs. 41, 42 y 43**). El proyecto se basa en el *Villa Italia Mall*, inaugurado en los años 60 y cerrado en 2001, debido a una caída en sus ventas y visitas que prácticamente lo llevaron a la quiebra. Esto dio paso en 2002 a la ejecución del proyecto Belmar, un plan maestro urbano que busca transformar completamente el sitio del *mall*, creando nuevas calles, espacios públicos y edificios de manera de convertir esa zona suburbana en una centro mejor integrado con su entorno. De esta forma, se incorporaron viviendas, oficinas y equipamiento, construyendo nuevas edificaciones pero también manteniendo algunas de las correspondientes al *mall*. Así, este caso es destacable por su idea general de renovar un centro comercial generando un desarrollo distinto, más acorde a la ciudad y a la esfera pública, mediante un plan maestro que define directrices generales.

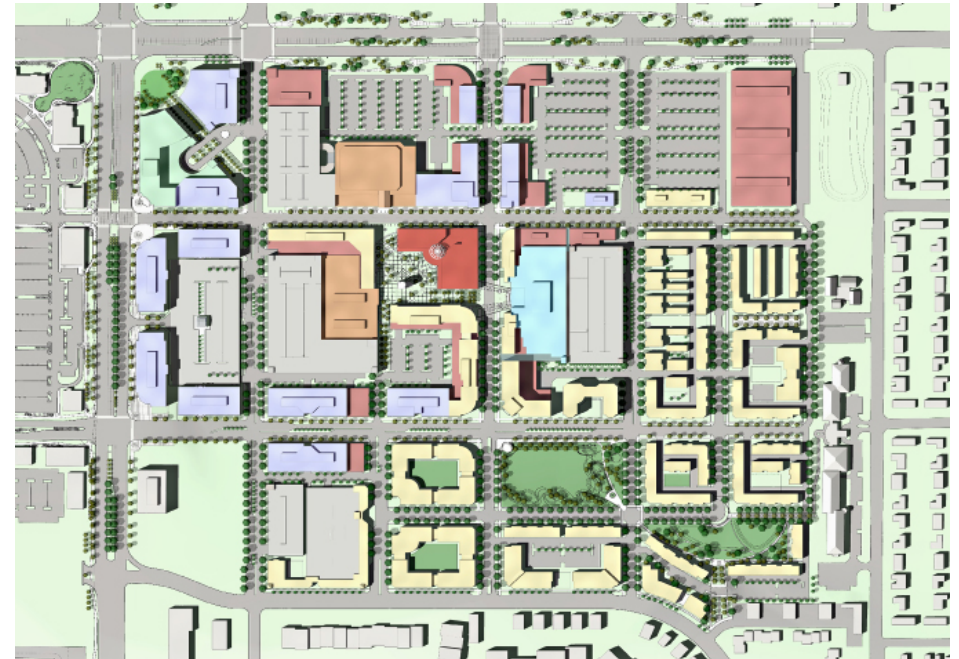


Figura 41: Plano ilustrativo del plan maestro del proyecto Belmar. Fuente: <https://www.vmw.com/projects/belmar-master-plan/>



Figura 42: Fotografía aérea del Villa Italia Mall. Fuente: <https://www.wekilleverything.com/villa-italia-mall>



Figura 43: Análisis espacial de la transformación del Villa Italia Mall debido al proyecto Belmar, entre los años 1975 y 2015. Fuente: <https://www.cnu.org/publicsquare/2016/06/27/dead-mall-becomes-downtown-sprawling-suburb>

3.3. Re-componiendo el vínculo local: operaciones de recalificación en torno al mall

La caja de herramientas: operaciones de recomposición

A partir de lo anterior se busca generar **una serie de operaciones proyectuales en términos generales**, respondiendo a la pregunta “¿Cómo se va a mejorar el vínculo del mall con la ciudad?”. Estas operaciones se tratan de bajadas desde las estrategias hacia el espacio, en donde una acción realiza una intervención urbana en búsqueda del objetivo final. De esta forma, cada operación correspondería a una especificación de la estrategia, aun manteniéndose en un escenario proyectual general, pero basado en los casos de *malls* en el anillo Américo Vespucio. Mediante esto, se busca generar una suerte de manual o caja de herramientas sobre cómo se podría recomponer la relación del *mall* con su entorno local.

Estas operaciones, al igual que las estrategias actúan tanto en el recinto del *mall*, considerando su espacio y la edificación, como en su contexto urbano cercano, buscando se aplicadas en una zona específica de trabajo, definida mediante la selección de una pieza urbana. Las operaciones son **(fig. 44)**:

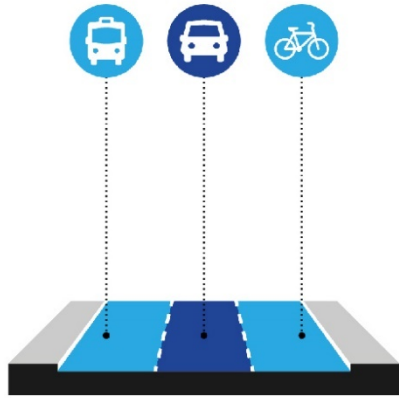
1. Incorporación de movilidad sustentable: potenciar el uso de modos de transporte públicos y no motorizados mediante la transformación de los perfiles de calle existentes, restándole espacio al automóvil para el desarrollo de este nuevo tipo de movilidad y también la creación de nuevos recorridos e infraestructura. Esto considera la creación o mejoramiento de, por ejemplo, corredores de buses, conexiones directas con estaciones, paraderos, ciclovías y estacionamientos de bicicletas, senderos peatonales, entre otros.
2. Suelo continuo: disminuir la presencia de la autopista Américo Vespucio mediante la generación de una cubierta sobre la sección de esta vía que se encuentra adyacente al *mall* para generar una continuidad espacial entre ambos lados. En los casos que corresponda esto se lograría mediante hundimiento o soterramiento de la autopista

y la infraestructura relacionada con ella. También se contempla replicar esta operación en otro tipo de elementos que produzcan efectos de separación de suelo similares a la autopista.

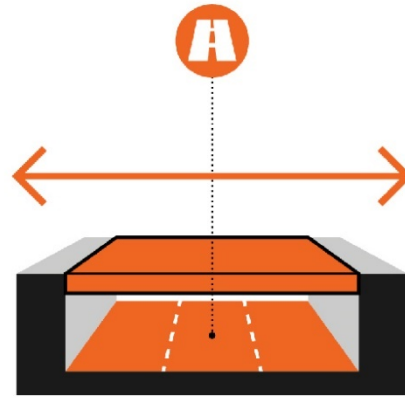
3. Continuidad de recorrido: creación de nuevas calles y ejes peatonales para conectar el sector y sus hitos, con énfasis en el predio y en la edificación del *mall*, generando recorridos que lo vinculen directamente con el resto del entorno. También se considera la apertura y extensión de calles sin salida, como las existentes dentro de condominios, para conectar el interior de estos con el resto del entorno urbano, lo cual se puede repetir en otras situaciones similares.
4. Ampliación del espacio peatonal: aumentar la presencia del peatón, mejorando y creando nuevos espacios peatonales en el *mall* y en su entorno urbano. Se considera aumentar las dimensiones de los espacios existentes como veredas o pasos peatonales y también generar continuidad en el suelo peatonal a través de la intervención de este, por ejemplo, mediante la unificación de pavimentos o la nivelación entre calle y vereda.
5. Edificación de bordes abiertos y activos: edificar los bordes de los predios, tanto los ya existentes como los de las manzanas o nuevos predios generados por la nueva urbanización. Esto mediante la construcción de volúmenes continuos con bordes abiertos y activos, evitando la creación de muros ciegos o recintos cerrados. Esta edificación será a modo de una placa funcional que contendrá comercio, servicios y equipamiento de distinto tipo con el objetivo de asegurar el flujo de usuarios y así generar actividad continua en las calles y demás vías. Esta placa podrá ser adaptada a cada contexto en altura y otras variables, por ejemplo, para igualar la altura del *mall*.

6. Relocalización de estacionamientos: construir edificios de estacionamientos en lugares estratégicos, conectados con las avenidas principales y adyacentes a los edificios más relevantes, como por ejemplo el *mall*. Estos edificios deben estar necesariamente ubicados en el interior de la manzana y sus bordes deben ser edificados según los lineamientos entregados.
7. Densificación en altura: generar nuevas edificaciones, como torres y otros edificios de altura, sobre las placas funcionales desarrolladas u otros volúmenes edificados ya existentes, así como también de manera aislada en algunas zonas específicas de los suelos liberados. Esta densificación debe incluir programas mixtos en todos sus niveles, principalmente vivienda, oficina y usos similares, priorizando estos usos por sobre el comercio o equipamiento. Además, esta volumetría será adaptada a la escala del entorno u otras razones, como por ejemplo, generar torres de mayor altura frente a una avenida principal.
8. Espacios públicos y arborización: generar espacios públicos y áreas verdes en los ejes principales y otras zonas de la pieza urbana, así como dar continuidad a los ya existentes en el entorno. Dentro de estos espacios se consideran plazas, parques, bandejones centrales, áreas verdes privadas, entre otros. Estos deben ser accesibles desde los espacios y recorridos peatonales y de uso público. Además se contempla la arborización de todos los ejes vehiculares y peatonales relevantes de la pieza urbana para generar una unificación a través de este elemento. También se contempla la habilitación de terrazas u otros espacios sobre las placas funcionales.

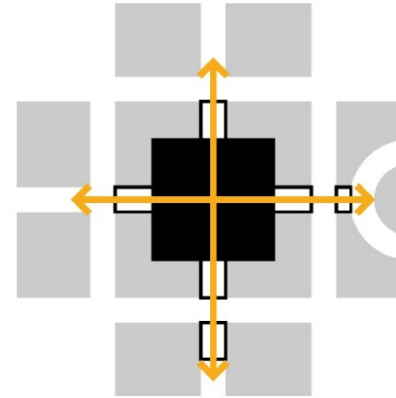
**OPERACIÓN 1:
INCORPORACIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE**



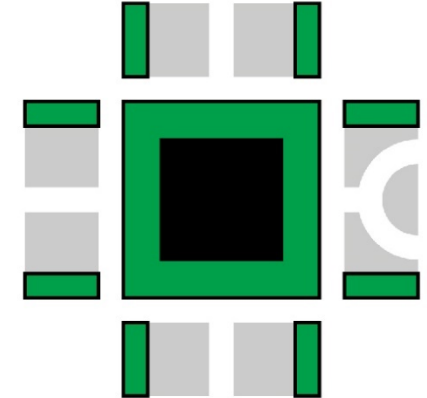
**OPERACIÓN 2:
SUELO CONTINUO**



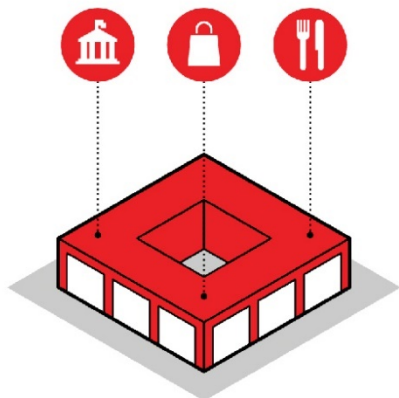
**OPERACIÓN 3:
CONTINUIDAD DE RECORRIDO**



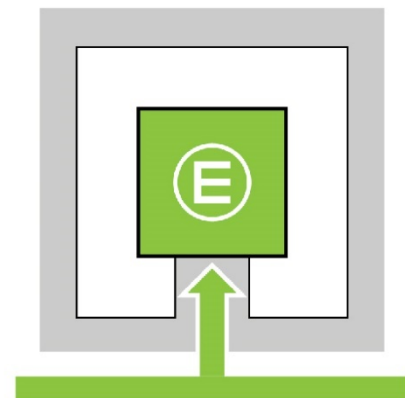
**OPERACIÓN 4:
AMPLIACIÓN DEL ESPACIO PEATONAL**



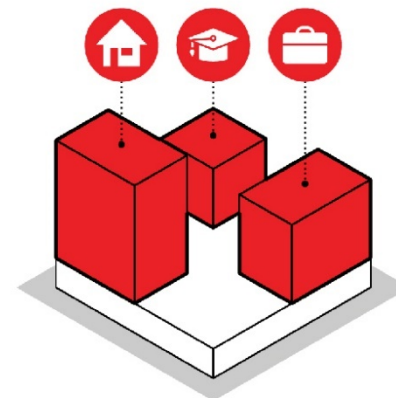
**OPERACIÓN 5:
BORDES ABIERTOS Y ACTIVOS**



**OPERACIÓN 6:
RELOCALIZACIÓN DE ESTACIONAMIENTOS**



**OPERACIÓN 7:
DENSIFICACIÓN EN ALTURA**



**OPERACIÓN 8:
ESPACIOS PÚBLICOS Y ARBORIZACIÓN**

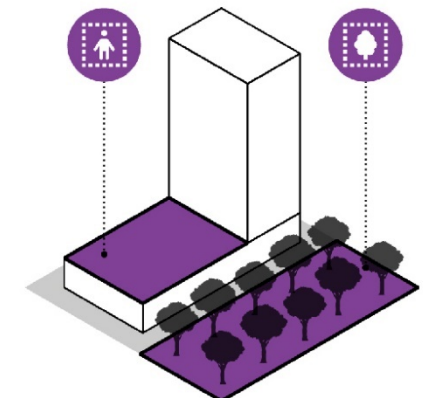


Figura 44: Lámina resumen con esquemas de las operaciones propuestas. Elaboración propia.

4. UN NUEVO SUBCENTRO EN EL ANILLO AMÉRICO VESPUCIO: EL CASO DEL *MALL PASEO QUILÍN*

4.1. El Mall Paseo Quilín como potencial centro urbano intercomunal

Criterios y justificación para la elección del caso

Para poder demostrar el funcionamiento de las estrategias y operaciones formuladas en el capítulo anterior e ir más allá de las ideas generalizadas, estas serán aplicadas en un caso específico a través de un proyecto urbano. Este será elegido desde los *malls* analizados anteriormente mediante criterios que permitan generar un cambio importante tanto en el mismo centro como en su entorno urbano. Esta selección se basa en la situación urbana en la que se ubica el *mall*, dependiendo de las condiciones de su contexto y en relación con los factores mencionados anteriormente. Algunos de estos criterios para poder elegir un caso son la diversidad en la funcionalidad del sector, la conectividad con redes de transporte, la densidad poblacional del sector, potencial de desarrollo urbano, entre otros.

De esta forma, el caso elegido para desarrollar el proyecto de esta tesis es el *Mall Paseo Quilín* (**fig. 45**), ubicado en la comuna de Peñalolén, en el límite poniente con la comuna de Macul, justo en la intersección de Américo Vespucio con la Rotonda Quilín (**fig. 46**). Este caso presenta los siguientes aspectos que fueron considerados como criterios para su selección y que también pueden ser tomados en cuenta como potencialidades u oportunidades para el desarrollo de un proyecto en este lugar:

- Este *mall* se ubica en una zona carente de comercio y servicios, por lo que es casi el único proveedor de estos, ofreciendo supermercado, tiendas, bancos y otros que se contrastan con el comercio de barrio presente en sus alrededores. Además, este entorno se caracteriza por ser prácticamente monofuncional, predominando el uso residencial, salvo algunas excepciones correspondientes a equipamientos.
- Este caso se ubica en torno a varias avenidas importantes dentro de Santiago y relevantes tanto para la comuna en la que se ubica

(Peñalolén) como para la que colinda (Macul). Asimismo, se ubica en torno a un hito relevante como lo es la Rotonda Quilín.

- El *mall* y su entorno poseen conexión directa con la Línea 4 del Metro a través de la estación Quilín, ubicada dentro de la Rotonda y con un acceso ubicado afuera del acceso principal del centro comercial. Igualmente, distintos recorridos de buses del transporte público (Red), que circulan en dirección norte-sur y este-oeste, se detienen aquí en paraderos ubicados alrededor de la Rotonda.
- El sector está consolidado como una zona residencial por la presencia de distintas poblaciones y conjuntos históricos, además de nuevos condominios ubicados en los que viven una cantidad considerable de personas (aproximadamente más de 10.000 solo alrededor del mismo *mall*). Asimismo se espera la llegada de más habitantes en el futuro.
- En el último tiempo se han generado nuevos desarrollos inmobiliarios, principalmente en el entorno más próximo al *mall*, lo que también ha atraído una gran cantidad de personas y que le ha dado al sector un potencial para el desarrollo inmobiliario. Esto último se ve favorecido por la reconversión de predios agrícolas ubicados al oriente (correspondientes a una viña) hacia otros usos, lo cual se mantiene en la actualidad con varios terrenos a la espera de ser urbanizados.
- Además, el *mall* en sí mismo posee un potencial para desarrollar proyectos en él debido a la cantidad de suelo libre que posee dentro de su predio (actualmente utilizado como espacio vehicular).

Todos estos puntos y otros más serán profundizados más adelante en la caracterización del caso, de su situación actual y de las problemáticas identificadas, las cuales también abren la puerta para idear posibles soluciones directas en las que se puedan aplicar los lineamientos enunciados anteriormente, a través de un proyecto.



Figura 45: Fotografía aérea del Mall Paseo Quilín y su contexto inmediato. Imagen obtenida desde Google Earth.



Figura 46: Plano de ubicación del Mall Paseo Quilín en relación con las comunas y vías principales del entorno. Elaboración propia.

Mall Paseo Quilín: caracterización y contexto histórico

El *Mall Paseo Quilín* es un centro comercial emplazado en la intersección de Américo Vespucio con Av. Quilín, frente a la Rotonda del mismo nombre. Este *mall* cuenta con un supermercado, una tienda de hogar y construcción, 2 tiendas ancla, más de 100 tiendas menores, cine, gimnasio, bancos, locales de venta de vehículos y una clínica.

El *mall* en sí mismo se caracteriza por pertenecer a la tipología del “*mall abierto*” o “*mall al aire libre*”, a diferencia de la clásica caja cerrada que caracteriza a otros *malls* similares dentro de Santiago. Sin embargo, mantiene la característica de poseer grandes extensiones de estacionamientos a su alrededor, a la manera del “*mall suburbano*”.

Se ubica en un entorno mayoritariamente residencial, caracterizado por el desarrollo de condominios cerrados alrededor del predio del mismo *mall*, además de villas y poblaciones de larga data ubicadas al lado poniente de la Rotonda, en la comuna de Macul. El equipamiento de la zona es escaso, consistente en algunos establecimientos educacionales y pequeños locales comerciales.

En las áreas verdes de la zona destaca un parque ubicado entre ambas vías de la Av. Quilín, tanto hacia el oriente como hacia el poniente de la Rotonda, varios parques ubicados dentro de conjuntos o barrios residenciales, como el Parque Halley, por el lado de Macul, y el Parque de La Hacienda, por el lado de Peñalolén, además de un parque ubicado al interior de la misma Rotonda Quilín. Otros hitos de la zona a destacar son la presencia de varios recintos deportivos al sur de Av. Quilín, uno de los cuales pertenece a la ANFP, y la *Viña Cousiño Macul* (**fig. 47**).

La *Viña Cousiño Macul* es un hito relevante en la densificación del sector ya que en sus terrenos se ha concentrado el mayor desarrollo urbano en el último tiempo. Asimismo, es históricamente importante no solo para el sector, sino para Santiago, siendo uno de predios agrícolas más reconocidos de la ciudad y que aún subsisten dentro de ella. Este predio,

originalmente conformado por aproximadamente 1000 hectáreas y vinculado a la reconocida familia Cousiño, con el tiempo comenzó a ser rodeado por la ciudad. Esto ha llevado a que varias partes de esta gran extensión de terreno hayan sido reconvertidas e incorporadas a la ciudad, a través de viviendas, parques y otros desarrollos urbanos (**figs. 48 y 49**).

Todo esto se ha ejecutado bajo la dirección del megaproyecto urbano *Parque Cousiño Macul*, que comenzó a ejecutarse en el año 1999, con el objetivo de urbanizar 280 hectáreas de terrenos de la viña con condominios, edificios, centros comerciales y equipamiento (Crillón Desarrollos Inmobiliarios Ltda. 1998) (**fig. 50**). Hasta la actualidad se han desarrollado 150 hectáreas y se han construido 2.700 viviendas («Informativo Parque Cousiño Macul» 2020) dentro del barrio “La Hacienda”, incorporando aproximadamente 6.000 habitantes a este sector de Peñalolén. Además, se creó un parque de 25.000 m² para los residentes y distintas intervenciones viales en el entorno. Este proyecto sigue en desarrollo y recientemente, en el año 2018, comenzó la construcción de la siguiente etapa, que contempla 1.500 viviendas distribuidas en distintos edificios y casas (Marco Gutiérrez V. 2018), en el sector al norte del barrio La Hacienda (**fig. 51**).

El *Mall Paseo Quilín* (**figs. 52 y 53**) fue concebido en el año 2005 bajo este mismo proyecto urbano, con el fin de generar servicios para este nuevo barrio, buscando así conformar en conjunto con el resto de elementos “una pequeña ciudad dentro de Peñalolén” (Paola Jarur Chamy 2004). En esta línea, con el tiempo el *mall* se ha ido ampliando, incorporando nuevos programas y espacios, pero manteniendo sus características originales.

Por otro lado, otros hitos históricos del entorno fueron la construcción de la Autopista Vespucio Sur, alrededor del año 2004, y la llegada de la Línea 4 del Metro con la inauguración de la estación Quilín en el año 2006. En ambos hitos, la Rotonda Quilín, existente desde antes, adquiere un papel importante ya que aquí se ubica la estación y es en donde estos dos elementos se encuentran. Además, en el interior de la Rotonda se ubica un parque, el cual fue intervenido debido a estos sucesos (**figs. 54 y 55**).



Figura 47: Plano de ubicación del Mall Paseo Quilín en relación con los principales hitos urbanos de su contexto. Elaboración propia.

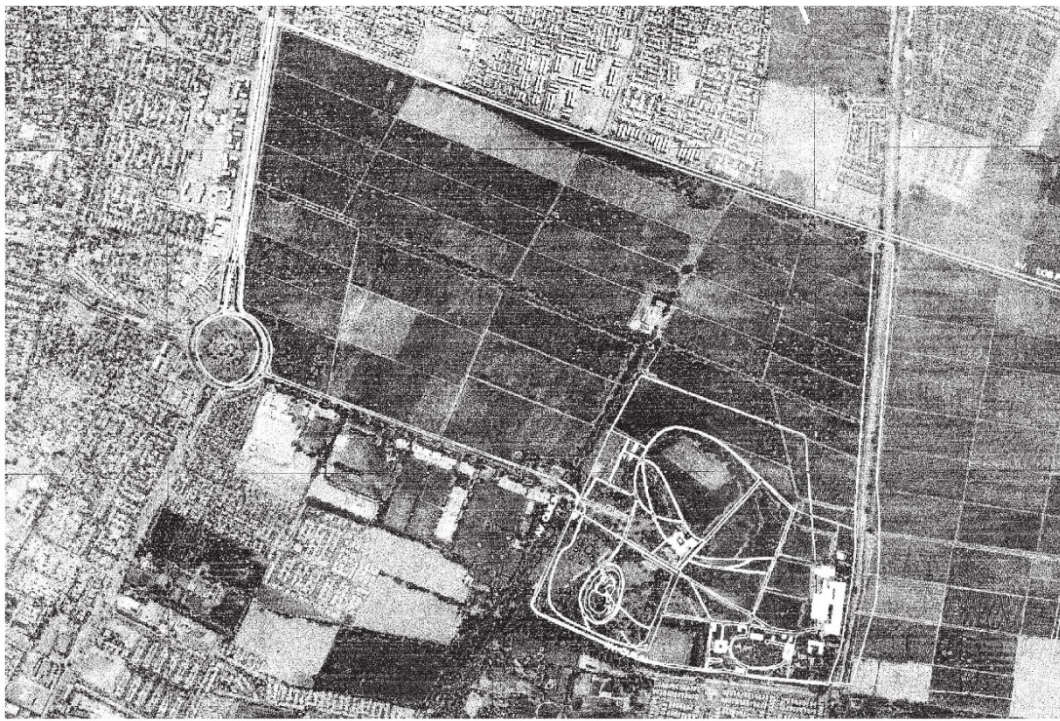


Figura 48: Fotografía satelital de la Viña Cousiño Macul y su entorno en el año 1980. Fuente: Heresmann, Martina Solari. «Del paisaje del vino a paisaje inmobiliario: transformación de la Viña Cousiño Macul 1910-2010.»



Figura 49: Fotografía satelital de la Viña Cousiño Macul y su entorno en el año 2021. Imagen extraída de Google Earth.



Figura 50: Plan maestro del proyecto Parque Cousiño Macul, en su propuesta original del año 1999 (aproximadamente). Fuente: Urbe Arquitectos. <http://www.urbe.cl/urbe/parque-cousino-macul-2/>



Figura 51: Imagen objetivo de la nueva etapa del proyecto Parque Cousiño Macul, actualmente en desarrollo (al año 2021). Fuente: Informativo Proyecto Parque Cousiño Macul. <https://www.informativopcm.cl/proyecto/>



Figura 52: Vista aérea del Mall Paseo Quilín y su entorno en 2006. También se observan la rotonda y la estación de metro. Fuente: <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2006/07/24/santiago-desde-el-aire-coleccionable-vol-03/>



Figura 53: Vista aérea del Mall Paseo Quilín y su entorno en el año 2018. Imagen extraída de Google Street View (Autor de la imagen: Daniel Suárez).

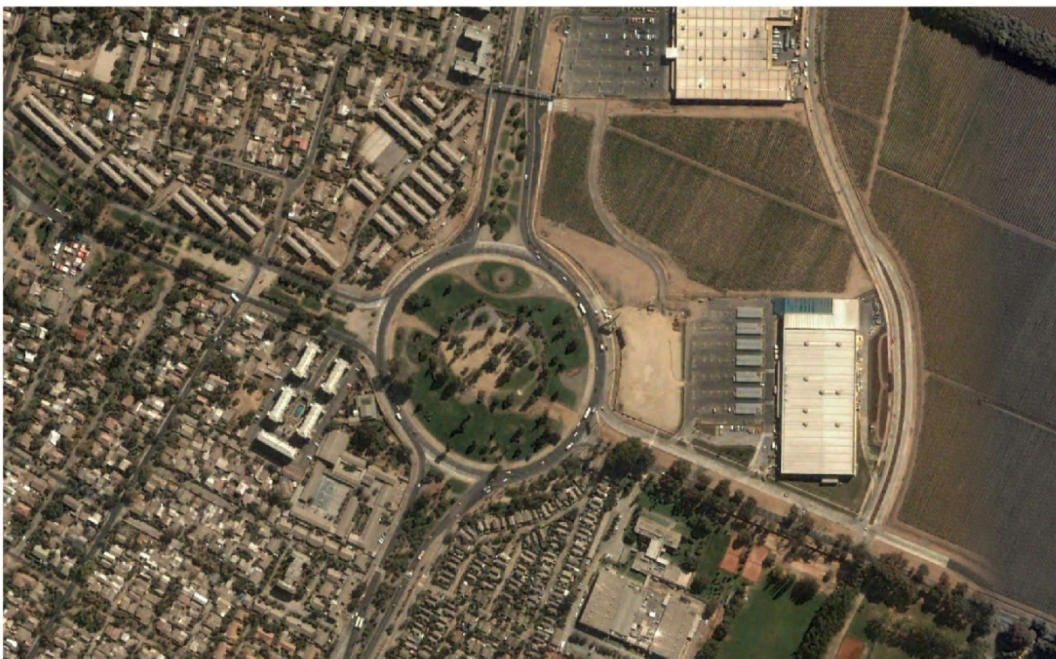


Figura 54: Fotografía satelital de la Rotonda Quilín en el año 2002. Se pueden observar Américo Vespucio (existente como avenida en ese tiempo) y el parque ubicado dentro de la rotonda. Imagen extraída de Google Earth.



Figura 55: Fotografía satelital de la Rotonda Quilín en el año 2021. Se pueden observar Américo Vespucio como autopista, la estación y línea del metro y el parque interior de la rotonda dividido. Imagen extraída de Google Earth.

Selección de pieza urbana

Para el desarrollo del proyecto, se seleccionó una pieza urbana que englobe los principales hitos del sector, considerando al *mall* como el elemento central (**fig. 56**). Esta pieza se extiende a través de los ejes Av. Quilín, entre Ramón Cruz Montt por el oeste y Los Cerezos por el este, y Américo Vespucio, entre capitán Ignacio Carrera Pinto por el norte y la calle Llaima por el sur, considerando también el predio del *mall*, la zona posterior ubicada en la calle Mar Tirreno y los terrenos correspondientes a la Viña Cousiño Macul ubicados al norte del *mall*, frente a la autopista. Además se incluyen áreas verdes relevantes adyacentes a estas vías, como los parques Halley y La Hacienda, además de los ubicados en Av. Quilín y en la misma Rotonda. Esta pieza servirá como un polígono de trabajo acotado sobre el cual realizar un análisis situacional y luego desarrollar las distintas intervenciones del proyecto.

Análisis de la situación actual

Luego de la selección de la pieza urbana a trabajar se hará un análisis de la situación actual de esta, tomando en cuenta aspectos urbanos y morfológicos para posteriormente identificar posibles problemáticas a resolver con el proyecto. Este análisis se realizó en base a visitas en terreno al sector que quedaron registradas en un catastro fotográfico que evidencia la realidad actual y algunas situaciones puntuales encontradas (**figs. 57 y 58**). Este levantamiento se clasificó en 4 partes dentro de la zona correspondientes a distintos hitos o escalas: el **predio del mall**, incluyendo todo lo ubicado en el interior de este; el **borde del predio del mall**, incluyendo la vereda y otros espacios alrededor; la **Rotonda Quilín**, incluyendo su interior y las veredas que la enfrentan; y el **resto del entorno de la pieza urbana**, incluyendo las calles principales como Av. Quilín hacia el oriente y poniente de la rotonda.

Partiendo desde el interior del mismo *mall*, tal como se mencionó antes, este corresponde a una tipología de “*mall abierto*”, diferenciándose de otros

centros comerciales que se presentan como un recinto cerrado completamente. Esto se materializa en espacios comunes abiertos, aunque con circulaciones cubiertas para la protección del usuario, lo cual es complementado con un trabajo de paisajismo y vegetación ubicada en estas áreas al aire libre. A pesar del este formato abierto, el *mall* si posee accesos controlados y cierres puntuales que separan el interior del exterior, tanto dentro del edificio mismo delimitando distintos recintos (como las tiendas o el patio de comidas) como afuera de este, mediante puertas de acceso desde el estacionamiento o la calle. Además, esta apertura espacial solo corresponde al interior de edificio mismo del *mall*, no así a su exterior ni al de otros volúmenes anexos que contienen otros programas (supermercado, tienda de hogar y construcción, tienda ancla y clínica).

El espacio exterior del *mall* se caracteriza por una gran extensión de estacionamientos hacia Américo Vespucio, con veredas que conectan los distintos volúmenes entre sí y con el espacio vehicular. Mientras que hacia la calle Mar Tirreno se ubican las zonas de servicio del *mall* y el edificio de la clínica, además de un acceso peatonal hacia este y el volumen principal. Asimismo, alrededor de estas zonas vehiculares existen algunas pequeñas áreas verdes que cumplen una función paisajística y también destaca la presencia de un área sin urbanizar cercano a la Rotonda, utilizado esporádicamente como estacionamiento para el transporte público o para instalaciones temporales como carpas de circo.

A pesar del predominio del espacio vehicular, existen algunos elementos que rompen con esto y permiten la circulación del peatón, principalmente hacia Vespucio. Adosado al edificio principal del *mall*, existe una zona de restaurantes que se abre hacia los estacionamientos con terrazas y zonas de estar y también existen 3 volúmenes aislados que contienen servicios y locales de venta de automóviles. El más grande de estos se ubica en el acceso principal desde la Rotonda y sirve como una extensión o transición desde el edificio del *mall* hacia la calle. Aun así, estos volúmenes poseen bordes abiertos solo hacia la zona de tránsito delimitada.

El borde exterior del predio se caracteriza por una reja que rodea y cierra el predio del *mall* y distintos frentes peatonales que varían según la vía a la que se enfrentan. Enfrentando la Rotonda existe una vereda ancha de 12 metros con un acceso al metro y un paradero, además del portón de acceso principal al *mall* y la fachada del edificio de automotoras. Por el lado de Av. Quilín existe una vereda de 3 metros más un área verde de 5 metros que enfrenta a la calle, situación que se repite hacia la calle Mar Tirreno y también hacia Mar de Aral, aunque reduciendo las dimensiones en esta última. Finalmente, en el lado que enfrenta a la caletera de Vespucio solo existe una vereda pequeña de 2 metros y un área de 1 metro en donde se ubican algunos árboles, además de algunos accesos vehiculares.

En el caso de la Rotonda Quilín, esta está rodeada por la calle que la delimita y contiene en su interior la estación de metro y la autopista Vespucio de en sentido norte-sur y a modo de trinchera. Estos elementos dividen la superficie de este interior, la cual posee dos secciones de un parque hacia el oriente y poniente. La única forma de ingresar peatonalmente a esta zona es a través de los accesos del metro, los cuales llevan a una pasarela hundida hacia la estación y que atraviesa transversalmente la rotonda. Desde aquí se puede acceder mediante un portón ubicado en el lado poniente hacia el parque y a través de una pasarela que cruza por arriba de la trinchera se puede llegar al lado oriente. La estación de metro se ubica bajo el nivel de la calle, con el nivel de boleterías al nivel de la pasarela hundida y los andenes en un nivel inferior. A pesar de esto, el nivel de boleterías queda dividido por la sección norte de la Rotonda que pasa por encima de la estación, generando dos muros en esta zona de la calle.

En la sección norte y sur de la Rotonda, enfrentando la autopista existen 2 veredas pequeñas que permiten cruzar desde ambos lados de Vespucio en dirección este-oeste. El resto de los frentes peatonales de la Rotonda son distintos entre sí: el norponiente es similar al ubicado adyacente al *mall*, también conteniendo un acceso al metro, mientras que las veredas sur poniente y suroriente solo contienen un sendero de 3 metros con espacios

residuales a sus costados, contabilizando no más de 8 metros en total. Sin embargo, en el último caso este espacio es utilizado por áreas verdes, conformando un pequeño parque en el frente suroriente.

El resto del entorno presenta similitudes, principalmente a lo largo de Av. Quilín, aunque con algunas diferencias en la cualidad de los espacios según si se ubica al oriente o al poniente de la Rotonda, situación que corresponde además a dos comunas distintas, Peñalolén y Macul respectivamente. En ambos casos, existe un área verde en el bandejón central de esta avenida, comenzando desde la intersección con la Rotonda hasta la calle Los Cerezos, al oriente, y hasta la calle Ramón Cruz Montt, hacia el poniente. Además, en esta última situación termina este bandejón central y Av. Quilín continúa solo por la vía sur. También se repite la configuración de las veredas, con una acera de 3 metros más un área verde a ambos lados de la avenida. Sin embargo, hacia el poniente esta área es de menores dimensiones que hacia el oriente y asimismo, las veredas y el parque ubicados en este lado difieren en la calidad de los espacios.

En relación con la edificación existente, el lado oriente consiste principalmente en casas aisladas y algunos edificios de viviendas de 9 pisos ubicados en la calle Mar Tirreno, frente a la parte posterior del *mall*, correspondientes al barrio La Hacienda. La condición privada de este condominio genera que sea un barrio cerrado con distintos muros perimetrales rodeándolo y algunos accesos puntuales hacia el interior. Por otro lado, hacia el poniente el escenario es más variado, consistiendo en casas aisladas, conjuntos de edificios bajos (3 a 5 pisos) y una torre de vivienda de 18 pisos, además de otra similar en construcción. En esta línea, es importante mencionar además la construcción del nuevo barrio La Hacienda Norte, al nororiente del *mall*, el cual consiste en un condominio cerrado inicialmente con edificios de 8 pisos.

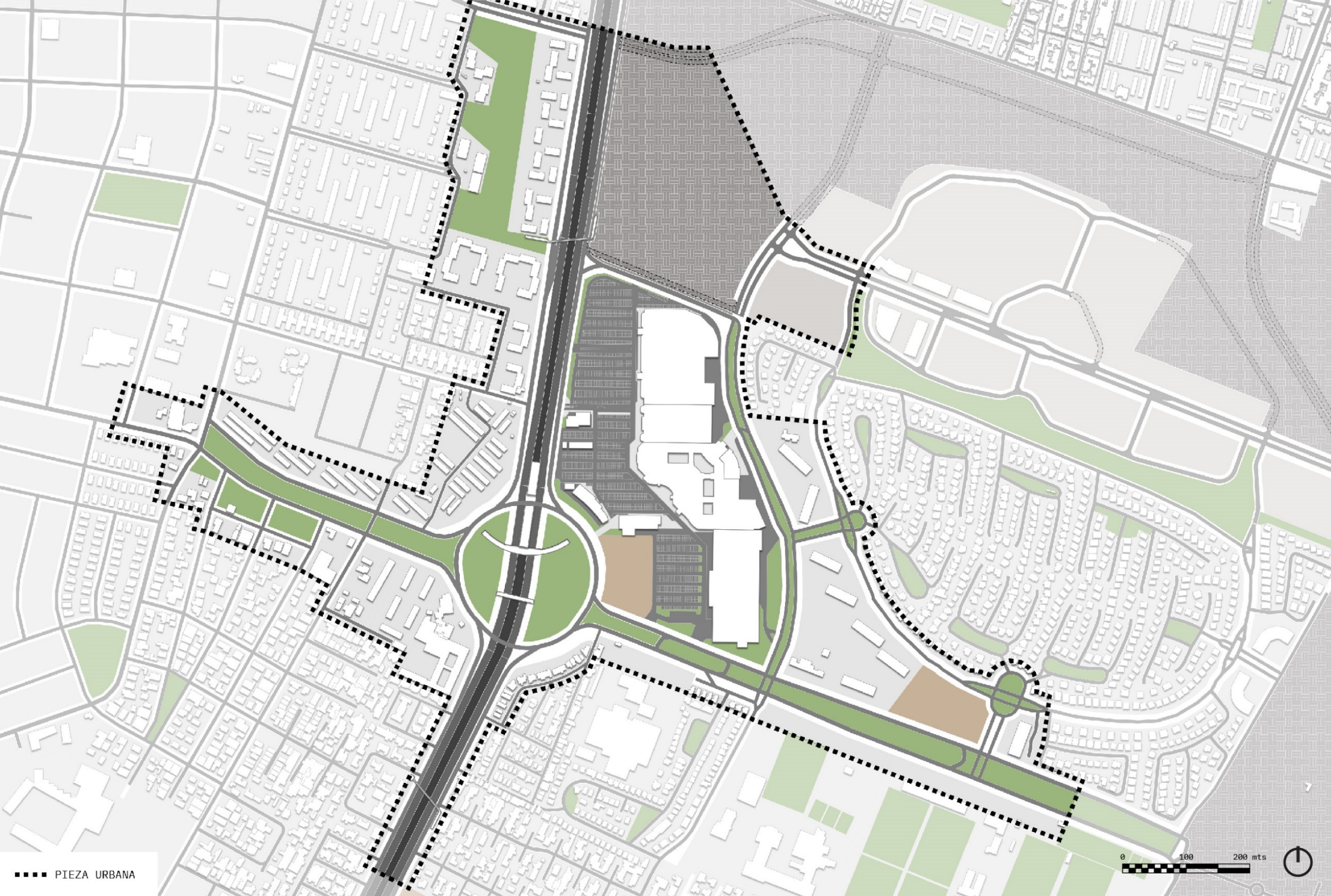


Figura 56: Plano de ubicación del Mall Paseo Quilín que muestra la pieza urbana seleccionada para desarrollar el proyecto de esta tesis. Elaboración propia.

PREDIO MALL



Interior del mall



Área peatonal al exterior del mall frente a tienda ancla



Zona de restaurantes al exterior del mall



Estacionamientos



Estacionamientos frente a supermercado



Sitio vacío ubicado frente a rotonda Quilín



Acceso principal al predio del mall a través de edificio aislado



Acceso posterior al mall y a clínica por calle Mar Tirreno

BORDE MALL



Paradero ubicado al exterior del acceso principal



Vereda ubicada frente a la rotonda Quilín



Fachada de edificio de automotoras y vereda frente a rotonda



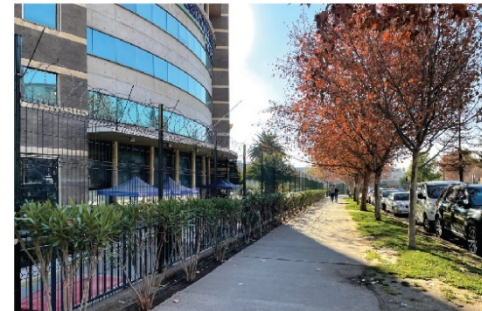
Vereda en caletera Américo Vespucio



Fachada de tienda de construcción y vereda en Av. Quilín



Área verde posterior al mall en calle Mar Tirreno



Fachada clínica y vereda en calle Mar Tirreno



Vereda en calle Mar de Aral

ROTONDA QUILÍN



Vereda surorientante frente a la rotonda



Vereda surponiente frente a la rotonda



Vereda nororientante frente a la rotonda y boca de acceso al metro



Vista del edificio de la estación desde la sección norte de la rotonda



Vista del parque interior desde la vereda nororientante frente a la rotonda



Pasarela hundida de conexión y acceso a la estación de metro



Lado oriente del parque interior y pasarela de conexión al puente



Trinchera de la autopista y el metro al interior de la rotonda

ENTORNO



Edificios de vivienda ubicados en calle Mar Tirreno



Edificios de vivienda y sitio eriazo ubicado en Av. Quilín



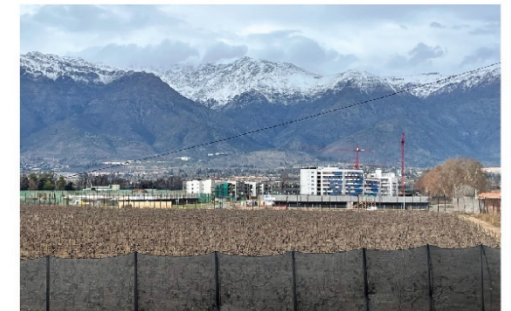
Muros de condominio en la vereda norte de Av. Quilín



Parque ubicado en el bandejón central oriente de Av. Quilín



Intersección de Av. Quilín y calle Los Cerezos, frente al acceso de la viña



Construcción de nuevo barrio "La Hacienda Norte" dentro de la viña



Edificio de viviendas ubicado en Av. Quilín al poniente de la rotonda



Vereda norte de Av. Quilín al poniente de la rotonda

Problemas encontrados en la pieza urbana

De esta forma, en base al análisis anterior se pueden enunciar una serie de problemas encontrados (**fig. 59**), los cuales también fueron clasificados según situaciones urbanas que se repiten y que se asocian con alguno de los factores a evaluar en la relación del *mall* con la ciudad.

En primer lugar, la pieza urbana está marcada por la existencia de espacios vehiculares de gran extensión, que corresponden a las vías principales como Av. Quilín o la Rotonda, las intersecciones de calles, la autopista Vespucio y también la gran superficie de estacionamientos que contiene el *mall*. Estos dejan poco lugar para el peatón, el cual queda delimitado a senderos y pasos puntuales complementarios a estas áreas vehiculares. En ese sentido el espacio urbano es resultante de la movilidad presente en esta zona, principalmente el automóvil. De esta forma, esto se relaciona con varios factores como la espacialidad, la peatonabilidad e incluso la conectividad.

Siguiendo con la peatonabilidad, existen dos problemas relacionados con este factor que resaltan dentro de la pieza urbana y que se relacionan entre sí: la existencia de senderos y pasos peatonales estrechos y con una circulación indirecta; así como la imposibilidad de cruzar peatonalmente en algunas zonas y la interrupción de recorridos. Estos problemas están presentes principalmente alrededor de la Rotonda y de la autopista, pero también otras zonas dentro de la pieza urbana como la Av. Quilín. Estos espacios peatonales además se encuentran rodeados por barandas que los separan de la vía de la Rotonda, permitiendo solo algunos cruces puntuales y cortando algunos recorridos que siguen a las vías vehiculares. Esto genera que el recorrido para el peatón sea discontinuo y difícil en comparación con el recorrido que pueden realizar los vehículos. Además de estos problemas, la calidad material de estos senderos es mala y poseen varios espacios residuales sin ninguna utilidad. Esta situación de peatonabilidad también ocurre dentro del *mall*, aunque en menor medida ya que la función de los

estacionamientos permite la circulación peatonal de manera libre hasta cierto punto.

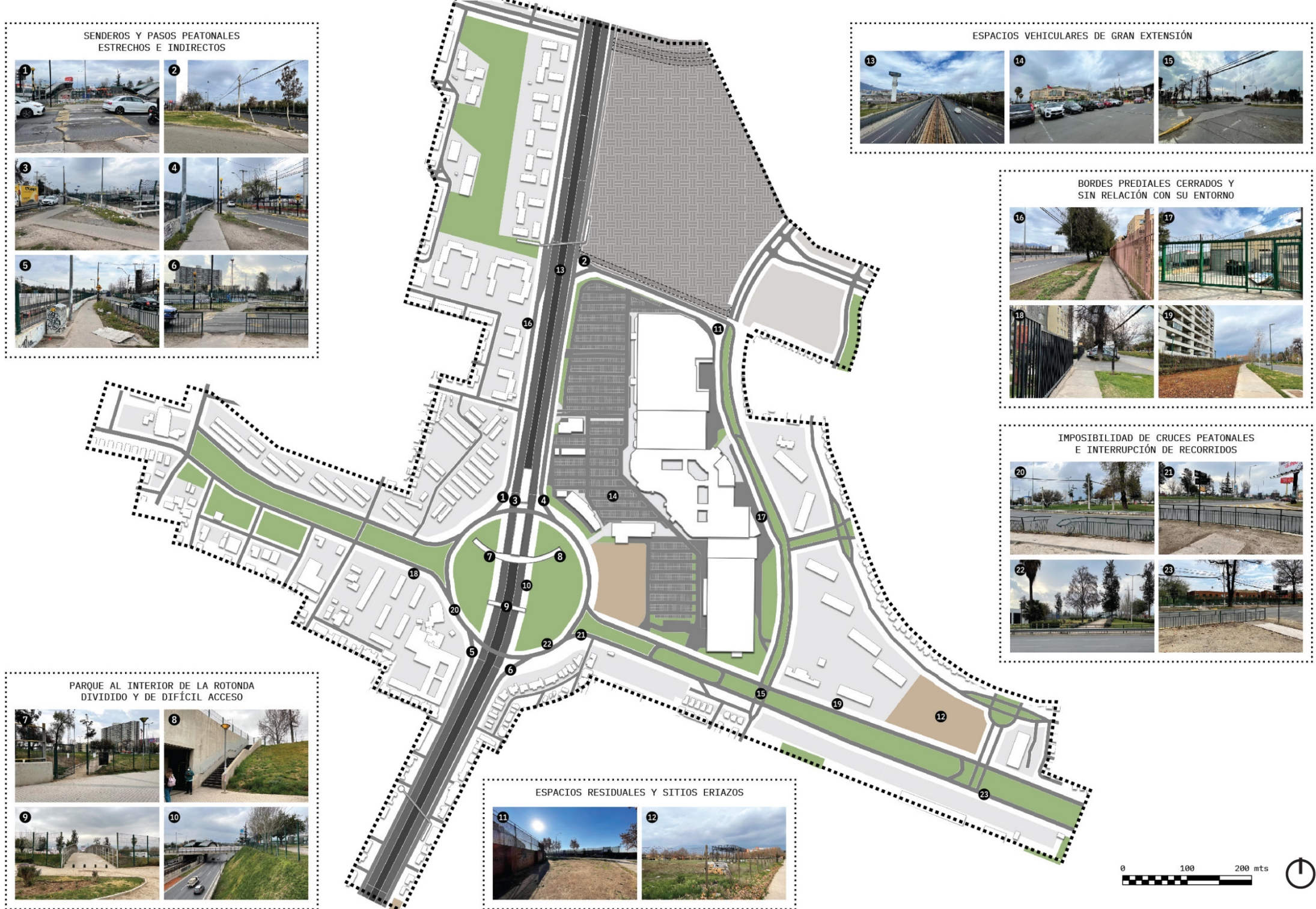
Por otro lado, en relación con el factor espacialidad los espacios, edificaciones y predios ubicados en el sector presentan bordes mayoritariamente cerrados para el libre acceso y circulación, de manera similar a lo que ocurre con los recorridos y cruces peatonales. Esto se debe principalmente a la condición privada de estos sitios, como edificios de viviendas, casas y el *mall*. Algunos de los cierres que estos predios presentan, como los muros o rejas, no permite una relación con el entorno, existiendo solo en algunos puntos de manera directa, como los accesos a estos recintos, a pesar de que se trata de bordes semipermeables que permiten una relación visual entre el interior y el exterior. También el programa que se ubica en estos bordes influye, como ocurre por ejemplo en la parte posterior del *mall* hacia calle Mar Tirreno, en donde se ubican las zonas de servicio.

Algunos de los problemas principales encontrados están en la Rotonda Quilín y corresponden al limitado acceso hacia su interior desde el entorno y a la forma resultante de la existencia de la trinchera que contiene a la autopista y al metro, ambas situaciones descritas anteriormente. Es imposible acceder de manera superficial y directa adentro de la Rotonda, es decir, desde las veredas opuestas y solo puede realizarse por los accesos del metro que llevan hacia la pasarela hundida. Esta separación de recorridos se debe a la presencia de las vías vehiculares de la Rotonda que generan una especie de isla en su interior. Esto genera una discontinuidad en la superficie y en el recorrido este-oeste, el cual debe darse por los extremos norte y sur de la rotonda o por la pasarela hundida. Pero también se generan dificultades para poder acceder al parque ubicado en su interior, ya que este se realiza de un recorrido largo e indirecto que llega hacia un pequeño portón con acceso controlado, situaciones que terminan limitando su uso. También existe una escalera que sube hacia la parte oriente del parque, pero al momento del análisis se encontraba cerrada.

Esta problemática engloba varios de los factores, como la espacialidad, la integración urbana, la peatonabilidad e incluso la ambiental, relacionada con el parque.

Finalmente, otro problema encontrado es la presencia de varios espacios residuales y sin uso, como los encontrados en veredas y algunos sitios eriazos en el entorno, generando una discontinuidad en la urbanización del sector principalmente.

A través del proyecto que propone esta tesis, se buscará tomar estas y otras problemáticas y resolverlas directamente a través de las operaciones y acciones a realizar.



4.2. Propuesta: Plan Seccional Rotonda y Mall Quilín

El proyecto de esta tesis consiste en la elaboración de un plan seccional que establezca las directrices bajo las cuales se desarrollará la pieza urbana, incluyendo al *mall* y su entorno urbano. Este Plan Seccional se construye a través de varias acciones basadas en las estrategias mencionadas anteriormente y que son derivadas de las operaciones también enunciadas antes, es decir, corresponden a una especificación de las herramientas generales creadas para enfrentar el problema principal. Estas **operaciones** se implementan **adaptadas a la realidad misma del caso** y sus características urbanas ya revisadas, y corresponden a las siguientes:

1. Cubrimiento de la sección de Vespucio existente dentro de la pieza urbana

La autopista Américo Vespucio, así como también la línea del metro que se ubica entre su dos vías, pasa de manera superficial y se hunde en modo trinchera en el sector que pasa por la Rotonda Quilín. De esta forma, como propone la operación “Suelo continuo” se hundirá el resto de la sección que se encuentra a nivel calle, desde la calle Mar de Aral, a la altura del predio del *mall*, hasta la calle Llaima, al sur de la Rotonda. Luego, se colocará una plataforma que cubra esta sección, en la que se pueda ubicar un parque y distintos equipamientos recreativos, permitiendo su uso peatonal. En la Rotonda misma se busca generar un nuevo suelo que conecte la estación de metro con la calle y además reconstruya la continuidad del parque ubicado en su interior, generando además una relación con los parques ubicados a lo largo de Av. Quilín (**fig. 60**). De esta forma, se estaría mejorando la conexión de la superficie a ambos lados de la autopista, generando un suelo continuo y resolviendo problemas específicos como la mala calidad de los senderos y cruces peatonales en la Rotonda, la dificultad para acceder al interior de esta y la división del parque generada por la trinchera que contiene la autopista y la línea ferroviaria. Además, se permitiría un acceso más directo desde el lado poniente de la autopista hacia el *mall*.

2. Liberación, eliminación y reconversión de suelos y elementos

En línea con la estrategia “Recuperación de suelos” se propone liberar todos los suelos que contienen estacionamientos en superficie, tanto los del *mall* como los de otros edificios. También se propone la eliminación de un frente edificado en Av. Quilín entre Ramón Cruz Montt y Los Cerezos, llegando en algunas zonas a liberar una franja de hasta 20 metros de ancho desde la solera, principalmente en el sector ubicado al oriente de Vespucio. Posteriormente, tal como la estrategia “Reconversión de suelos” se considera el desarrollo de estos suelos recuperados, incluyendo además los sitios eriazos ubicados en el sector, así como también los terrenos de la viña ubicados al norte del predio del *mall* (**fig. 61**). Cabe destacar que se pretende reincorporar los programas de la edificación y espacios eliminados dentro del nuevo desarrollo. Por ejemplo, se eliminará la escuela que se ubica en la vereda sur poniente de la Rotonda, pero será reintegrada dentro de los edificios que se desarrollarán en ese mismo lugar o en otros, situación similar que puede ocurrir en el caso de viviendas.

3. Creación de nuevos ejes y continuidad de vías existentes

Como lo indica la operación “Continuidad de recorrido” se busca generar esto en varias calles dentro de la pieza urbana, conectando la trama urbana existente. De esta forma, se ampliarán algunas calles menores, se extenderá la calle Luis Cousiño hacia la proyección de la avenida Los Presidentes y se generarán traspasos entre ambos lados de Vespucio, en calle Mar de Aral, Madreselvas y Llaima. Además se contempla la realización de las proyecciones de las calles indicadas en el proyecto Parque Cousiño Macul, como las de la avenida Los Presidentes y las calle Mar Tirreno y Los Cerezos, además de completar su circulación interna. También se crearán nuevos ejes de circulación peatonal dentro del predio del *mall* y el predio ubicado al norte de este, propiedad de la viña, para generar traspasos en el interior y conectar las distintas manzanas (**fig. 62**).

4. Incorporación y priorización de conectividad en base a una movilidad sustentable

En consonancia con la operación “Incorporación de movilidad sustentable” y dentro del marco de la estrategia “Cambio de movilidad” se plantea reducir la cantidad de pistas dedicadas exclusivamente al automóvil en los ejes principales de la pieza urbana, reemplazándolas por carriles exclusivos para el transporte público y ciclovías o transformándolas a espacios peatonales. Esto ocurre principalmente en los ejes viales importantes de esta zona y con énfasis en la zona de la Rotonda Quilín, en donde confluirían varios medios de transporte producto de la ubicación de la estación de metro en este punto. Además, respecto a esto último, se contempla la generación de nuevos accesos subterráneos desde la calle hacia el metro en la parte sur de la Rotonda y la ampliación de las conexiones existentes. En esto último cabe destacar la extensión de la salida subterránea nororiente hacia el interior del predio del *mall*, creando una plaza hundida frente al edificio principal de este, con el objetivo final de generar una conexión más directa entre ambos elementos (**fig. 63**). Además, en el interior de la Rotonda se contempla la creación de estacionamientos para bicicletas que permitan una intermodalidad entre este tipo de movilidad con el metro y los buses. Esto se complementa con la extensión de la ciclovía del bandejón oriente de Av. Quilín hacia el poniente, pasando por el medio de la Rotonda.

5. Ampliación y creación de espacios peatonales

Tal como indica la operación “Ampliación del espacio peatonal”, se busca aumentar la dimensión de los existentes peatonales existentes y crear nuevos senderos, espacios y recorridos, con el objetivo de generar continuidad en toda la pieza urbana y con su entorno. Para esto, en primer lugar se ampliarán las veredas hasta 10 metros en los lados que enfrentan a los ejes viales principales (Vespucio y Av. Quilín). Luego se generarán nuevos cruces peatonales amplios que generen un recorrido continuo entre

cada manzana, poniendo énfasis en la zona comprendida entre la Rotonda, el parque de Av. Quilín y la plataforma sobre Américo Vespucio. En estos pasos se nivelará la calle con la vereda y se intervendrá el pavimento del suelo para unificarlo con el de las manzanas y otros espacios. Finalmente, dentro de la Rotonda se generarán recorridos subterráneos y superficiales que conecten la estación de metro con las manzanas circundantes, creando así un nuevo espacio peatonal hundido en este interior de la Rotonda (**fig. 64**). Esta última operación es una respuesta directa a la subutilización del parque que se ubica aquí, buscando reincorporarlo al entorno. Dentro de esta operación se encuentra el desarrollo de la plaza hundida creada a partir de la conexión directa del metro con el *mall*, la cual se complementa con la creación de una plaza similar en la superficie, ubicada entre este acceso y la vereda nororiente frente a la rotonda, permitiendo la vista del edificio principal del *mall* desde la calle.

6. Edificación de bordes e incorporación de estacionamientos

Como se propone en la operación “Edificación de bordes abiertos y activos” se construirán los bordes de los predios correspondientes a los suelos liberados y a la subdivisión realizada producto de la creación de nuevos ejes, en el caso del *mall*, con placas funcionales que incorporen comercio, servicios y equipamientos en su primer nivel. Esto, sumado a fachadas blandas, es decir, que sean transparentes y abiertas, permitirían mantener la actividad en el borde de las vías peatonales y vehiculares. Las dimensiones de esta placa serán adaptadas a cada predio, por ejemplo, en el predio del *mall*, su altura igualaría la del volumen de este, es decir, 10 metros, mientras que el resto de las placas creadas en el entorno tendrían como mínimo 5 metros de altura. Además, en el *mall*, se buscan generar ampliaciones para construir el nuevo borde edificado, de manera anexa a la edificación ya existente (**fig. 65**).

Esta operación funciona en conjunto con la operación “Relocalización de estacionamientos” ya que al interior o adyacentes a varias de estas placas

se crearán edificios de estacionamientos que concentren los que fueron eliminados de la superficie, incorporando además estacionamientos de bicicletas. Estos estarán ubicados principalmente en el predio mismo de *mall* y dentro de conjuntos de edificios residenciales, de manera de liberar el suelo de estos recintos de la presencia del automóvil.

7. Edificación en altura

Al igual que la operación “Densificación en altura” se propone la creación de torres sobre las placas creadas y también de manera aislada que contengan programas residenciales y de trabajo. Esta edificación tendrá diferencias volumétricas según el contexto y por zonas, por ejemplo, hacia la Rotonda y alrededor del *mall* se ubicarán los edificios de mayor altura (50 m), mientras que hacia las avenidas se ubicarán edificios medios (30 m) y así irán disminuyendo su altura a medida que se acercan a la urbanización ya existente (desde 25 m). En el caso del *mall* se crearán 2 torres frente a la Rotonda de mayor altura que lo establecido (70 m) de manera de marcar el acceso y la presencia de este centro, además de distintas torres de altura media ubicadas al interior de su predio (50 m) (**fig. 66**).

8. Mejoramiento y creación de áreas verdes y arborización del entorno

Como enuncia la operación “Espacios públicos y arborización” se busca generar una mejora en las áreas verdes del lugar, reconvirtiendo las existentes y generando nuevos espacios. Primero, se intervendrán los parques y plazas existentes para luego crear otros espacios que se conecten con estas áreas y que formen una continuidad de áreas verdes dentro de la pieza urbana. Dentro de estos nuevos espacios están el parque sobre la cubierta de Vespucio, la regeneración del parque en la Rotonda Quilín que además permite la continuidad del parque ubicado en el bandejón central de Av. Quilín. Adicionalmente, se considera implementar terrazas sobre los techos de las placas y edificios de estacionamientos, como zonas de recreación y estar, enfocadas en los usuarios y residentes de los edificios

en que se ubicarán estos espacios. Finalmente, se incorporará arborización en todos los ejes de la pieza urbana de manera de unificar y remarcar los recorridos (**fig. 67**). La idea de esta última acción es mantener la arborización existente y complementarla con una nueva, articulada en base a especies nativas y otras ya presentes en el sector.

Finalmente, todas estas operaciones actúan en conjunto para generar una propuesta de regeneración del espacio de esta pieza urbana, pero principalmente para recomponer la relación entre el *Mall Paseo Quilín* y su entorno, integrando a todos los elementos presentes más allá del mismo *mall*, como la Rotonda y las vías principales, pero también los nuevos y futuros desarrollos planificados en esta zona (**fig. 68**).



Figura 60: Cubrimiento de la sección de Vespucio existente dentro de la pieza urbana.



Figura 61: Liberación, eliminación y reconversión de suelos y edificación dentro de la pieza urbana.



Figura 62: Creación de nuevos ejes y continuidad de vías existentes relacionadas con la pieza urbana.



Figura 63: Incorporación y priorización de conectividad en base a una movilidad sustentable.



Figura 64: Ampliación y creación de espacios peatonales dentro de la pieza urbana.



Figura 65: Edificación en los bordes de los ejes e incorporación de estacionamientos en el interior de esta edificación.

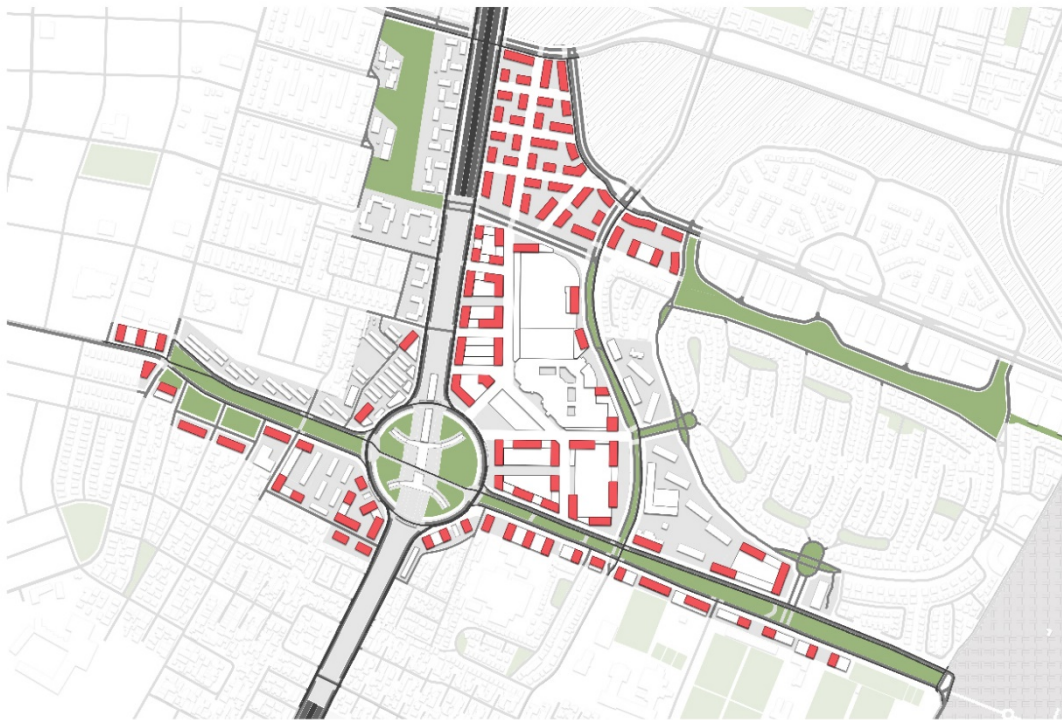


Figura 66: Edificación en altura a través de torres ubicadas sobre las placas creadas.

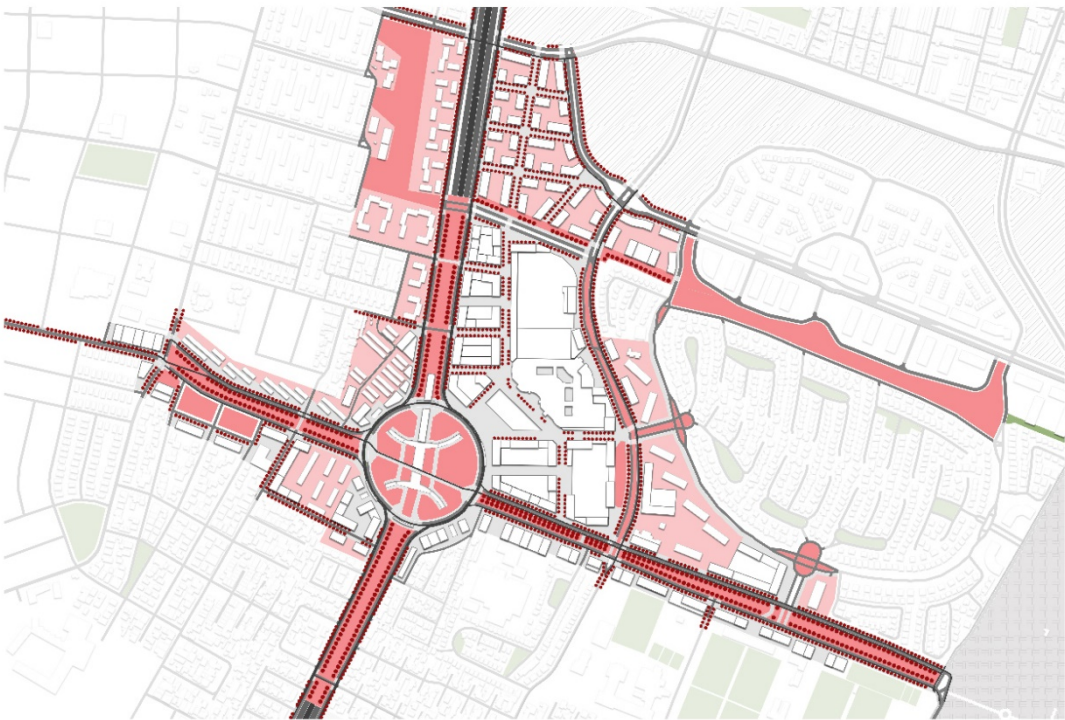


Figura 67: Mejoramiento y creación de áreas verdes y arborización del entorno.



Figura 68: Plano de la propuesta para el Plan Seccional Rotonda Quilín. Elaboración propia.

En los perfiles viales de las secciones principales de esta propuesta se pueden observar en corte las transformaciones mencionadas anteriormente, mostrando así como cambia y mejora el estado de la pieza urbana. Estos perfiles edificados muestran como quedaría la forma de la calle junto con las nuevas edificaciones propuestas por el Plan Maestro, comparado con la situación urbana actual. En el caso de la Rotonda Quilín **(fig. 69)** se puede ver el contraste entre la discontinuidad actual que presenta el parque con respecto de su entorno, con el suelo continuo que busca generar la propuesta, permitiendo el uso y la conexión del interior de la Rotonda con su entorno. Además, se puede observar la reducción del espacio vehicular para aumentar las áreas peatonales y el espacio público. Esto último se puede observar también en las secciones de Américo Vespucio y Av. Quilín **(fig. 70)**, en donde también se evidencia una reducción de áreas vehiculares, sitios eriazos y espacios residuales para su reconversión hacia espacios peatonales y suelos que permitan el desarrollo de edificación en ellos.

Mientras que en la vista aérea general del Plan Maestro **(fig. 71)** se puede observar la forma edificada propuesta, con sus distintas alturas y morfologías, y como esta dialoga con las preexistencias de la pieza urbana. El énfasis de esta imagen esta en la zona del *mall*, buscando mostrar gráficamente como puede generarse una reconversión de una zona exclusivamente vehicular, como las grandes superficies de estacionamientos de los centros comerciales, en desarrollos inmobiliarios que introduzcan una nueva escala a estos centros.

Perfil vial Rotonda Quilín

SITUACIÓN ACTUAL



PROPUESTA

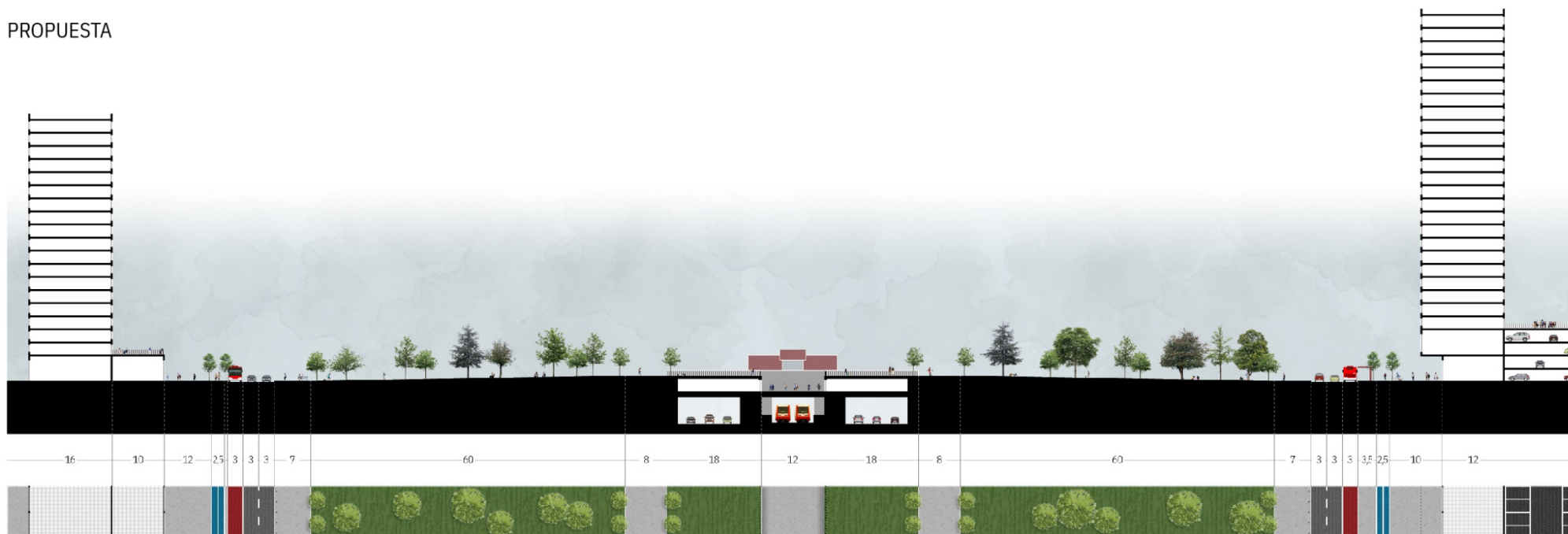
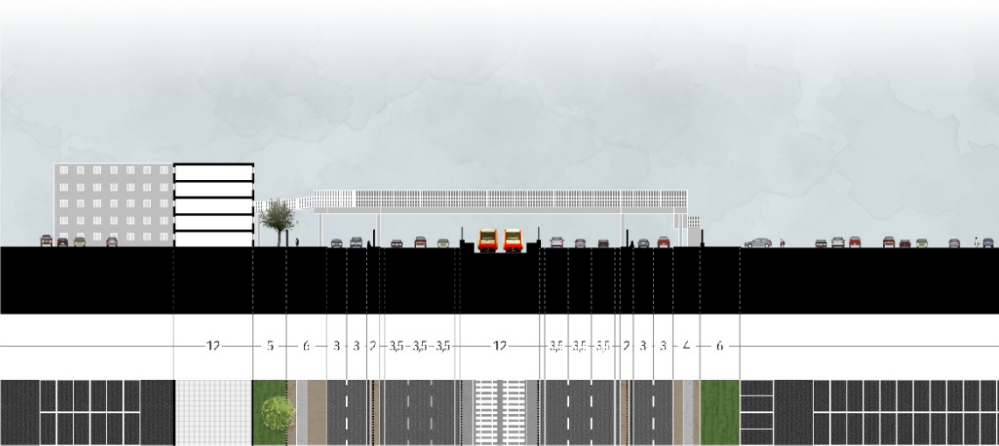


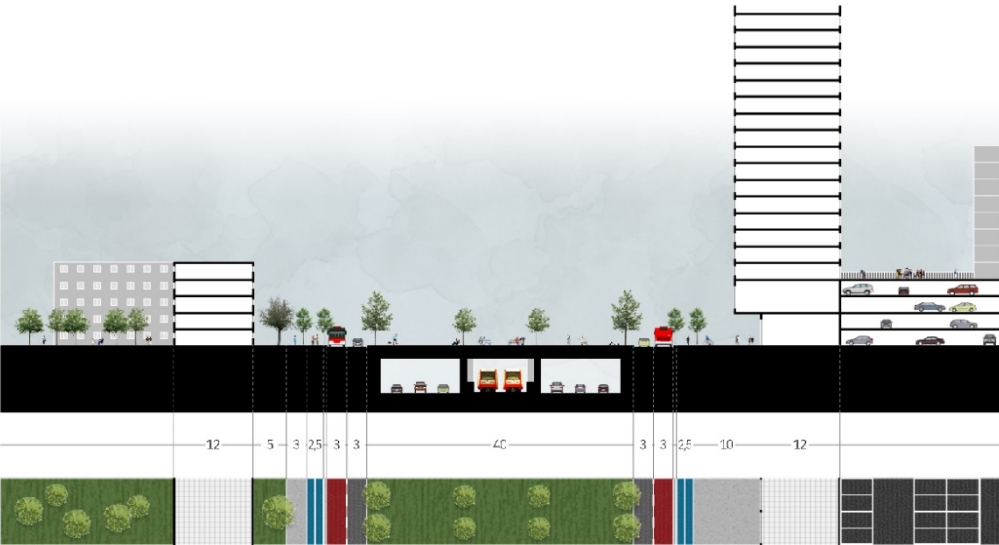
Figura 69: Perfil vial de la Rotonda Quilín frente al acceso principal del mall, incluyendo el parque ubicado en su interior; la autopista Américo Vespucio y la línea de metro. Elaboración propia.

Perfil vial Américo Vespucio

SITUACIÓN ACTUAL

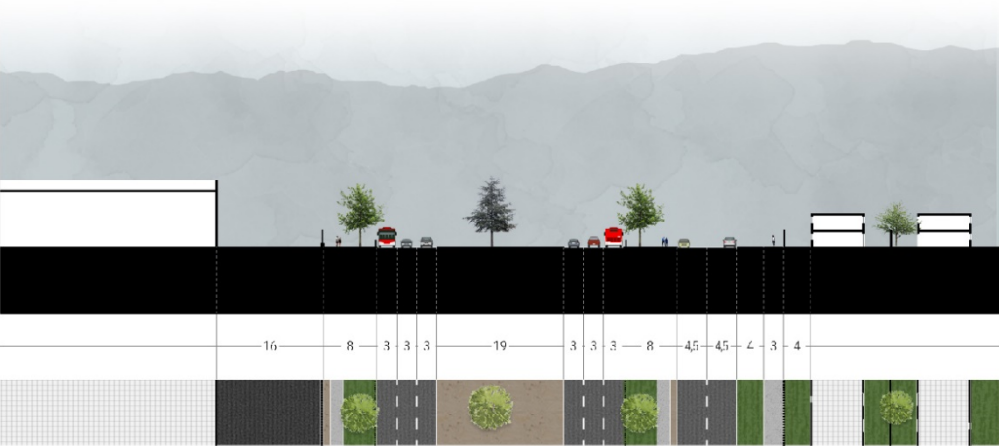


PROPUESTA



Perfil vial Av. Quilín

SITUACIÓN ACTUAL



PROPUESTA

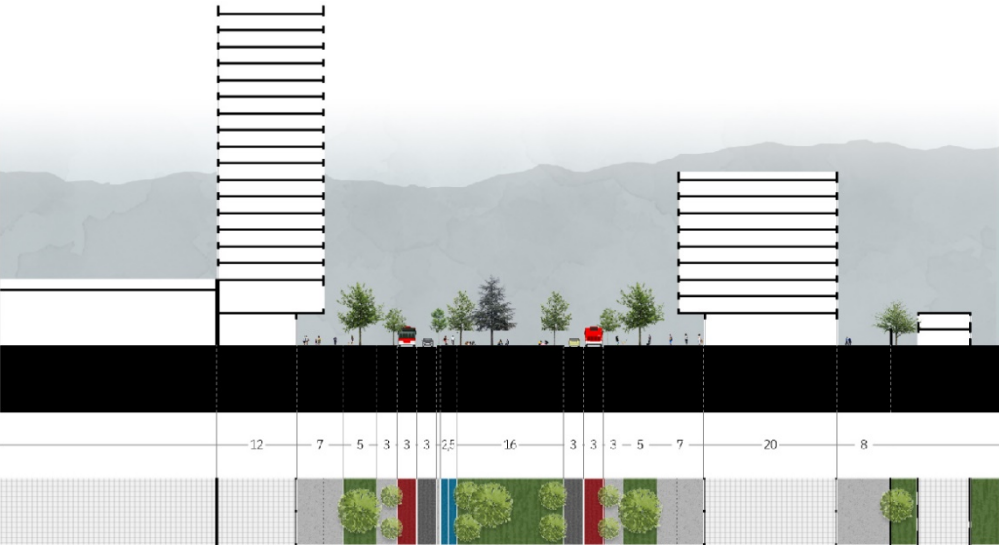


Figura 70: A la izquierda: perfil vial de la sección de Vespucio frente al mall, incluyendo la autopista y el metro. A la derecha: perfil vial de la sección de Av. Quilín que enfrente al mall. Elaboración propia.



Figura 71: Vista aérea de la propuesta para el Plan Seccional Rotonda Quilín. La imagen muestra la vista desde el nororiente hacia el surponiente de la zona intervenida. Elaboración propia.

5. CONCLUSIONES: DEL *MALL* AISLADO AL CENTRO URBANO INTEGRADO

Consideraciones posteriores para el desarrollo de la propuesta

Lo anterior buscaba mostrar principalmente en forma y espacio una posible solución a una problemática que fue encontrada en esos aspectos a partir de una observación cualitativa de la realidad en la que se enmarca esta investigación. Es decir, se analizó el problema de la relación *mall*-ciudad desde un punto de vista físico, evidenciando sus aristas de igual manera y buscando concretar transformaciones desde el diseño urbano. El objetivo de esto era demostrar que desde ese punto de vista era posible generar propuestas para mejorar una situación urbana ampliamente extendida.

Sin embargo, se hace necesario darle una profundidad a esta propuesta que permita bajarlo a la realidad y así crear un proyecto urbano integral que responda de buena manera a la problemática enunciada. Esto se refiere principalmente a un análisis más cuantitativo que incluya capas de información con respecto a los aspectos técnicos que implicaría la realización de una propuesta así. Esto se consideró para el desarrollo de parte de esta investigación pero no fue incorporado completamente en la propuesta, por lo que se mencionarán algunos puntos que deben ser tomados en cuenta a futuro. Algunas de estas consideraciones fueron enunciadas a partir de la retroalimentación recibida en las instancias finales de corrección y evaluación de esta investigación.

En primer lugar, para el desarrollo, gestión y administración del proyecto sería necesaria la organización y vinculación de los distintos entes públicos y privados que están presentes dentro de la pieza urbana. Estos serían tanto las dos municipalidades que rigen sobre este sector (Peñalolén y Macul), como los dueños del *mall* y del proyecto *Parque Cousiño Macul*, además de los propietarios del resto de edificaciones y espacios. De esta forma, esta propuesta de Plan Seccional eventualmente se desarrollaría bajo una modalidad público-privada, de manera que todos los actores involucrados aquí trabajen en conjunto para garantizar su creación y posterior funcionamiento.

Esto conllevaría el manejo y la modificación de los correspondientes marcos normativos relacionados con ambos entes (públicos y privados), como por ejemplo los Planes Reguladores Comunales, de manera de permitir el desarrollo pleno de la propuesta. En el caso de este último instrumento, correspondería revisar si es que lo propuesto corresponde con lo permitido por el PRC o si se requeriría realizar una modificación para poder desarrollar el proyecto. Dentro de esto también existe la posibilidad de tratar esta propuesta como un Plan Seccional que afecte y modifique la zona seleccionada como pieza urbana, una idea que se tomó como base dentro de esta investigación.

En relación con estos marcos normativos y para poder incentivar el desarrollo de este proyecto desde la esfera privada, se podrían tomar en cuenta los distintos mecanismos urbanísticos o tributarios con los que cuenta la esfera pública para garantizar la creación y construcción de proyectos. De esta forma se podría permitir la entrega de beneficios a los entes privados que se involucren la consolidación de esta propuesta.

Por otro lado, debido a la magnitud de este proyecto urbano y todas sus implicancias, se requeriría un desarrollo por etapas, posiblemente divididas según sectores. En ese caso, una de las partes que primero podría realizarse es la que se encuentra dentro del predio mismo del *mall*, ya que contiene espacio disponible y que pertenece a relativamente pocos dueños. Sin embargo, la importancia de este predio radica en la oportunidad que presenta desarrollar un proyecto aquí considerando la relevancia del *mall* para el entorno. Por esta razón, esta etapa por sí sola funcionaría como un detonante para el desarrollo del resto del entorno.

En esa misma línea, sería necesario revisar datos e información que permitan precisar el alcance de la propuesta, es decir, saber realmente que es lo que falta en el sector para responder de una forma eficiente a las problemáticas más allá de sus aspectos tangibles. Estos datos se relacionan principalmente con las necesidades reales que existen en el entorno, como el déficit de vivienda, el comercio o servicios que se requieren, la cantidad

de población existente, la proyección demográfica a futuro, entre otros. Todos estos aspectos, más los enunciados a lo largo de esta investigación y otros que pueden faltar serían necesarios para generar una propuesta completa que eventualmente pueda ser tomada en cuenta para su ejecución.

Finalmente, la idea de esta propuesta de recalificación de este *mall*, busca demostrar que la aplicación de las directrices generadas (principios, estrategias y operaciones) permitiría transformar el tipo de ciudad que determinan estos centros comerciales e integrarlos con el territorio, pero sobre todo con su entorno local. De esta forma, se podría convertir a estos *malls* en centros urbanos, aprovechando las oportunidades que esta figura presenta para trabajar en beneficio de las comunidades en las que se insertan así como también de toda la ciudad.

Reflexión final

A modo de conclusión, más allá de recapitular todo lo mencionado anteriormente, se pretende hacer una reflexión del trabajo realizado en esta tesis, en torno a la figura del *mall* y como este se vincula con la ciudad, en su conjunto urbano y social.

A través de la serie de problemas encontrados en estos centros, queda claro que esta tipología y su manera de expresarse en la ciudad no está pensada para contribuir a ella en el contexto urbano actual. Debido a la inmensa cantidad de cambios y sucesos que han ocurrido en el último tiempo, no tan solo en relación al *mall* sino también a la sociedad y sobre todo a nuestras ciudades, es urgente comenzar a replantear la manera en la que estos centros se emplazan en la ciudad. Esta figura fue creada en un contexto distinto, en donde el automóvil era el dueño absoluto de las calles y en donde los patrones sociales en torno al consumo y las economías globales recién comenzaban a formarse. A pesar de que estas situaciones se mantienen, el surgimiento de nuevas formas de relacionarse y de vivir tomando en cuenta lo aprendido de estos sucesos históricos, como las

actuales crisis climáticas, sanitarias y económicas, motivan a un cambio de paradigma en la forma de concebir la vida urbana. Esto ya que finalmente, es en la ciudad nos desenvolvemos y satisfacemos nuestras distintas necesidades.

El *mall*, más allá de sus externalidades, presenta una gran cantidad de cualidades que otorgan una oportunidad única para volver a reconectar el territorio y trabajar en beneficio de la totalidad de sus habitantes. Posee las herramientas necesarias, como funciones y espacios, para poder sustentar barrios enteros a su alrededor, situación que en la actualidad no ocurre plenamente. A través de lo establecido en esta tesis, como los principios, estrategias, operaciones y demás acciones se intentó encontrar un camino hacia este objetivo, dentro de la disciplina de la arquitectura y el urbanismo.

De esta manera, el proyecto desarrollado busca demostrar que siguiendo una serie de directrices en línea con temáticas que existen en el debate global actual, se mejorar la situación actual de Santiago, buscando superar la segregación que la caracteriza. Esto se relaciona con una de las motivaciones derivadas del aprendizaje en la escuela que se intentó manifestar en esta tesis: generar ciudades que integren los distintos elementos y entes que existen en ella, abarcando las distintas escalas y disciplinas. El desafío es seguir trabajando y difundiendo estos temas para que a futuro se pueda tener una mejor ciudad.

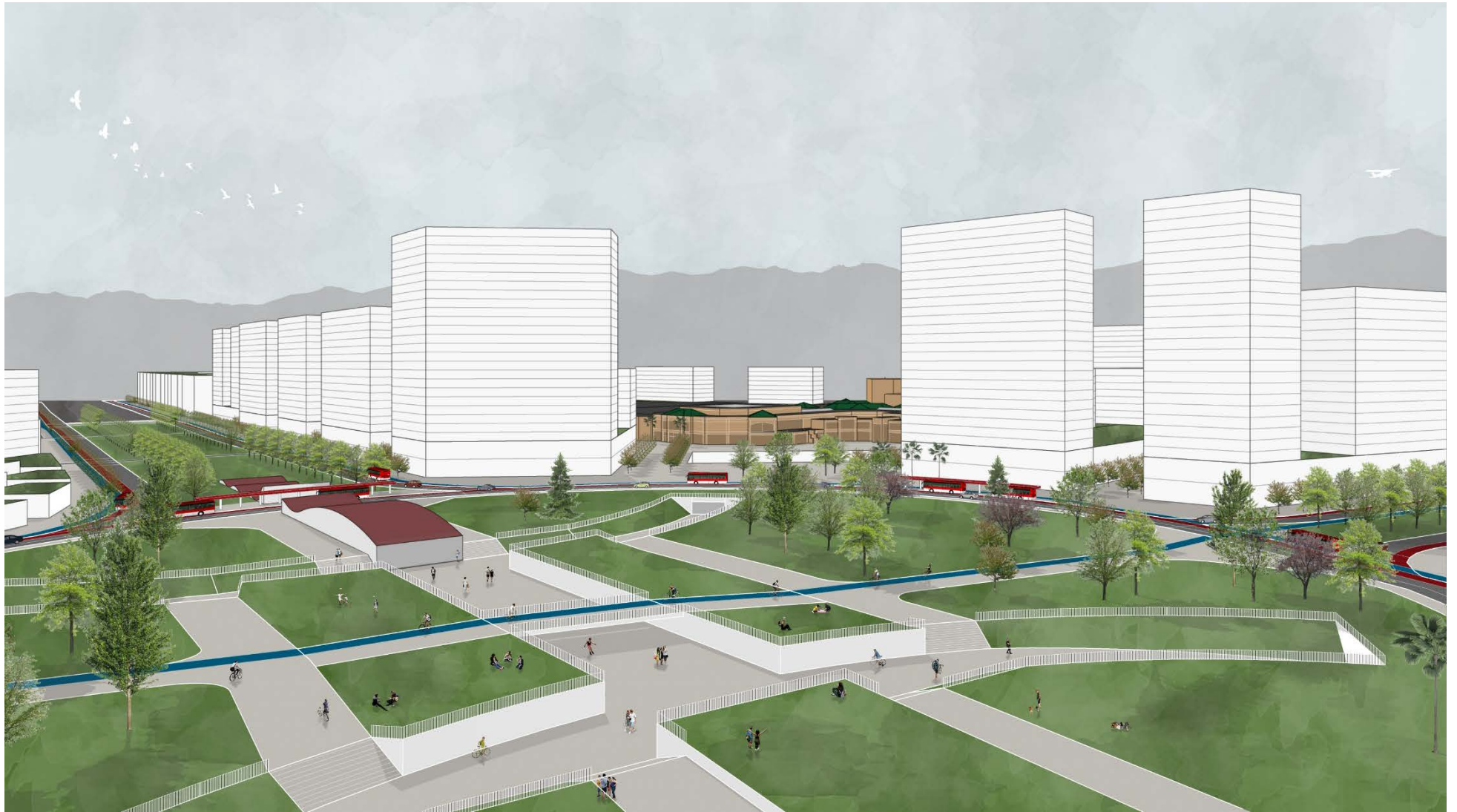


Figura 72: Vista ilustrativa de la propuesta en la Rotonda Quilín y en el acceso principal del mall frente a este hito. Elaboración propia.

ANEXOS

I. Medición de la movilidad en los centros urbanos ubicados en Américo Vespucio

Con la finalidad de comprender los patrones de viaje dentro de la ciudad hacia los distintos subcentros y *malls* ubicados en Américo Vespucio, se realizó una medición de la movilidad en torno a estos centros. El objetivo de esto era conocer cuáles eran las modalidades de transporte más utilizadas para acceder a cada centro, basándose en la cantidad de viajes realizados en cada uno.

Para esto, primero se identificaron varias áreas subcentrales que incluyeran a los subcentros y *malls* ubicados alrededor de Vespucio. Luego, en estas áreas se midió el flujo de usuarios hacia ellos, mostrando el origen desde donde provienen y el medio en el que se desplazan, a partir de la información recopilada por la Encuesta Origen-Destino 2012, realizada por SECTRA y publicada en el año 2014, en la cual se recogieron los patrones de movimiento de la ciudad de Santiago en conjunto con otros parámetros que, para efectos de este análisis, no fueron considerados. Los datos a medir se seleccionaron mediante la plataforma OpenRefine en conjunto con el software QGIS, para luego ser graficados mediante la web Kepler.gl. De esta forma, se obtuvieron 3 tipos de planos según el modo de transporte: **modos no motorizados**, correspondientes a peatones y bicicletas; **modos motorizados privados**, correspondientes a automóviles y taxis; y **modos motorizados públicos**, correspondientes a buses urbanos e interurbanos, metro y trenes.

El elemento gráfico importante para la lectura de estos planos es el **vector** que une el punto de origen y el de destino, el cual simboliza un **viaje** a través de cada modo desde un sector de la ciudad hacia un sector del área subcentral medida. El **largo del vector** muestra la **distancia del recorrido**, mientras que la **cantidad de vectores**, la **cantidad de viajes** realizados.

Los resultados de esta medición dan luces de la relación que tienen estos subcentros con su entorno y con el transporte, mostrando diferencias

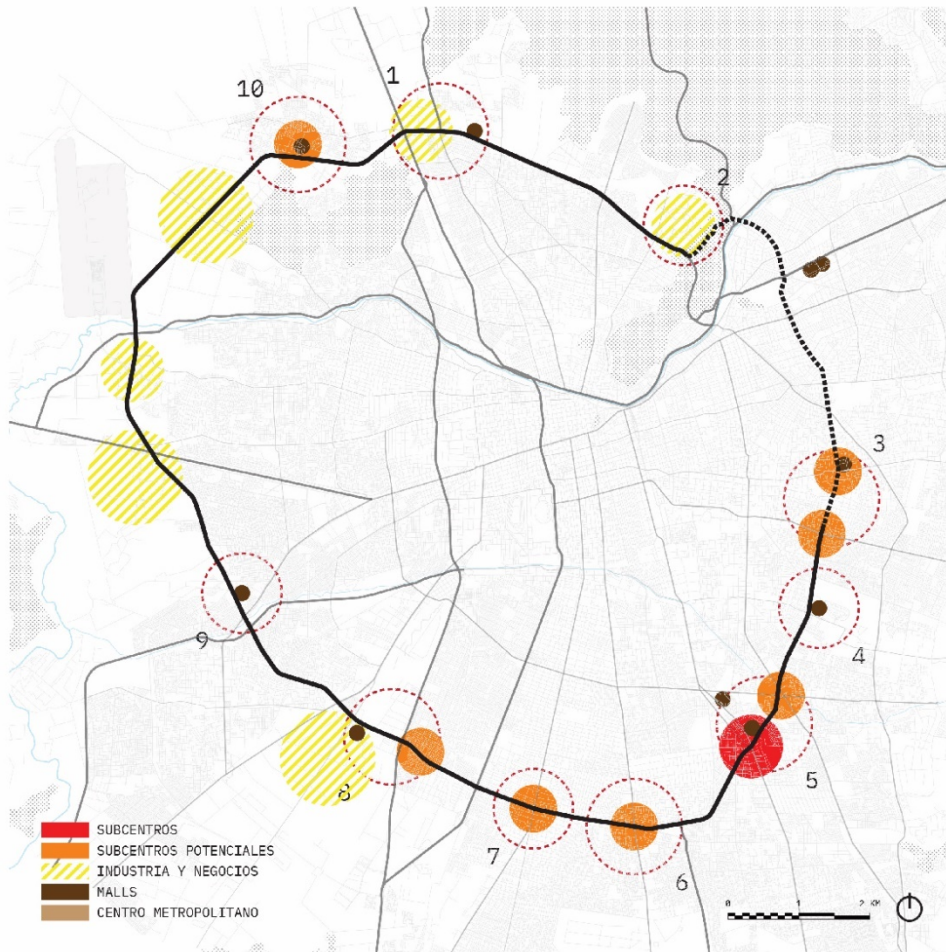
según el tipo de centro y su escala. Se observan dos tipos de escenarios: en un caso, el uso de los no motorizados se encuentra casi equilibrado con respecto a los otros, indicando una facilidad en el acceso a estos centros para su entorno más cercano, que es al que atiende este tipo de modo; mientras que el segundo caso muestra una disparidad evidente entre ambos modos, predominando el uso de los motorizados privados y públicos por sobre los no motorizados, lo que indica problemas en la accesibilidad directa en torno a estos subcentros.

El **primer escenario** corresponde mayoritariamente a subcentros grandes o menores consolidados como el caso del Área N°3 (Plaza Egaña - Grecia), N°6 (Santa Rosa – San Ramón), N°7 (La Cisterna) y N°10 (Quilicura). Esto sucede debido a que estos subcentros se encuentran asociados tanto a vías locales como a Vespucio, lo que les permite vincularse con su entorno y a la misma vez con el resto de la ciudad mediante estas redes de transporte.

Por otro lado, el **segundo escenario** corresponde principalmente a los subcentros conformados por un *mall* asociado directamente a una vialidad vehicular de escala metropolitana como Américo Vespucio. Estos casos serían el Área N°1 (Plaza Norte), N°4 (Quilín), N°5 (Plaza Vespucio), N°8 (Plaza Oeste) y N°9 (Arauco Maipú).

El caso del Área N°2 (El Salto – Ciudad Empresarial) también corresponde a este segundo escenario, sin embargo, se trata de una zona no consolidada como centro cívico, sino que más bien como un centro de negocios, atendiendo a una realidad netamente más privada y desvinculándose de su contexto por esta misma condición, algo similar a lo que sucede con la zona de El Cortijo en el caso N°1. Tampoco se toma en cuenta acá el caso N°3 (Plaza Egaña) y N°10 (Quilicura) ya que, a pesar de que incluyen un *mall* como parte del área subcentral, estos se instalaron cuando esta zona ya estaba consolidada, por lo que responden al primer escenario.

Áreas seleccionadas (Subcentros + malls)



Metodología e interpretación

ENCUESTA ORIGEN-DESTINO GRAN SANTIAGO 2012 / SECTRA (2014)

MEDICIÓN DE MOVILIDAD
SEGÚN DATOS



REPRESENTACIÓN GRÁFICA
QGIS + KEPLER.GL



PUNTO DE COLOR = ORIGEN

VECTOR = VIAJES

PUNTO BLANCO = DESTINO

DESPLAZAMIENTO / DISTANCIA / DIRECCIÓN

NO MOTORIZADOS



LONGITUD DE LÍNEAS = LONGITUD DE VIAJES

MOTORIZADOS PRIVADOS



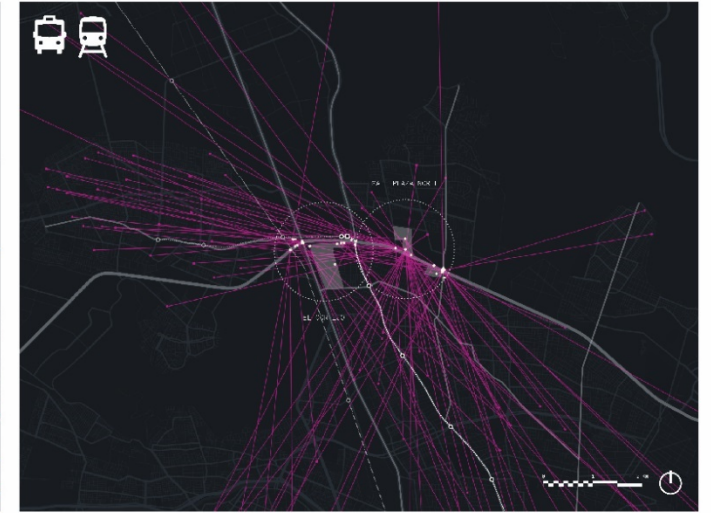
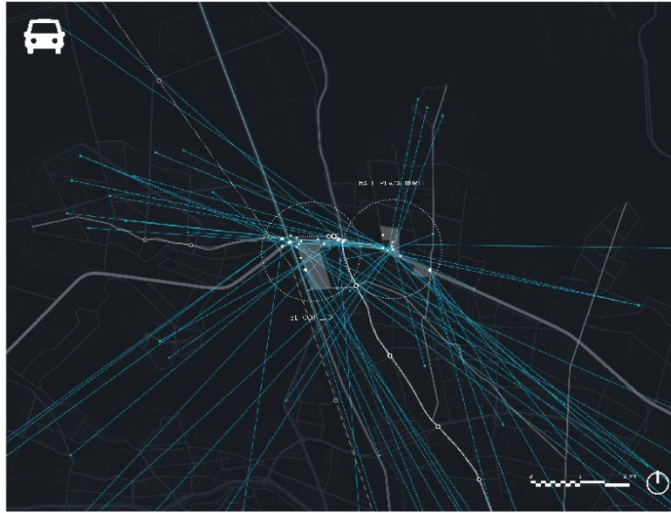
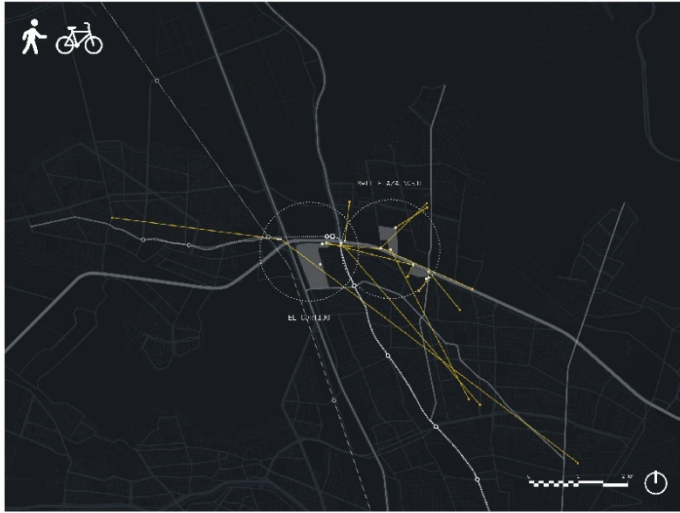
CANTIDAD DE LÍNEAS = CANTIDAD DE VIAJES

MOTORIZADOS PÚBLICOS

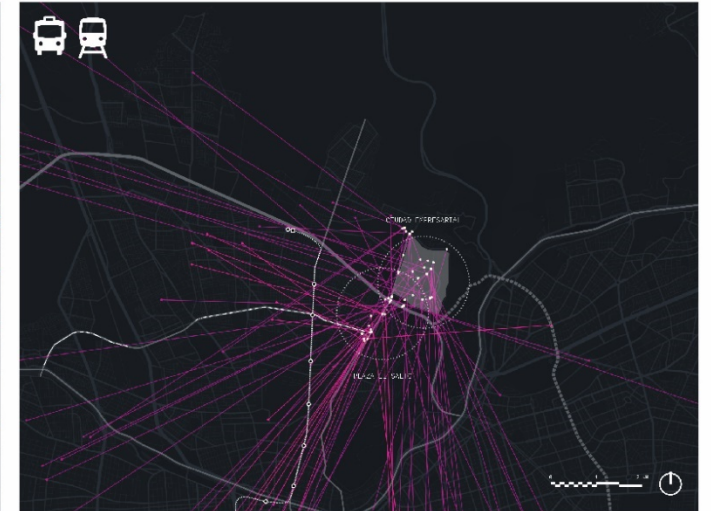
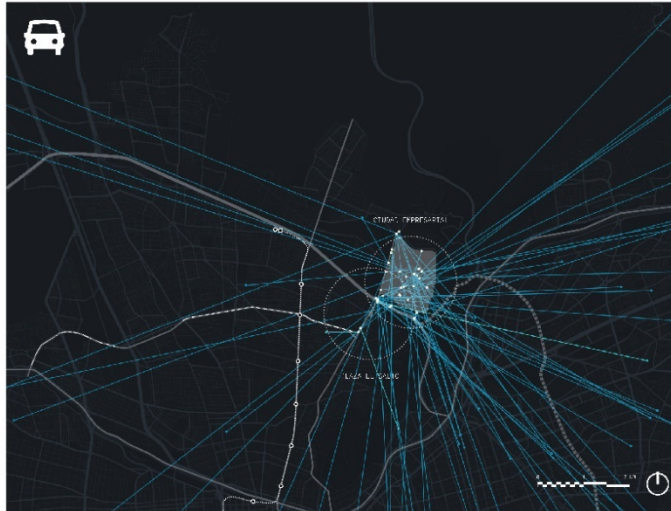
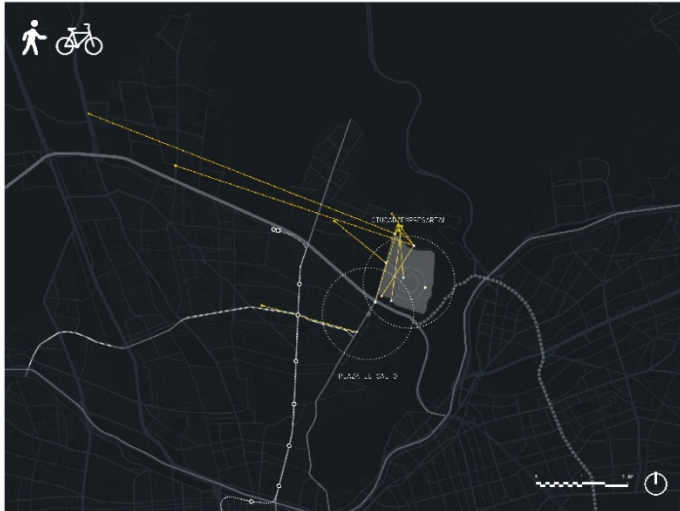


DIRECCIÓN DE LÍNEAS = DIRECCIÓN ORIGEN

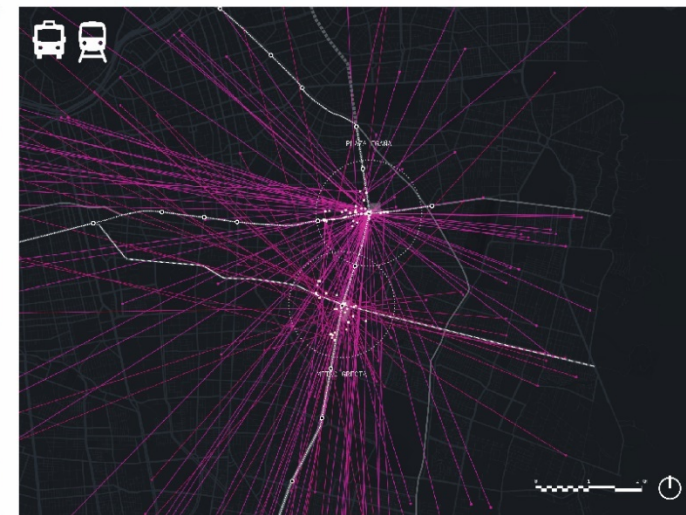
Área N°1: Mall Plaza Norte - Centro Empresarial El Cortijo



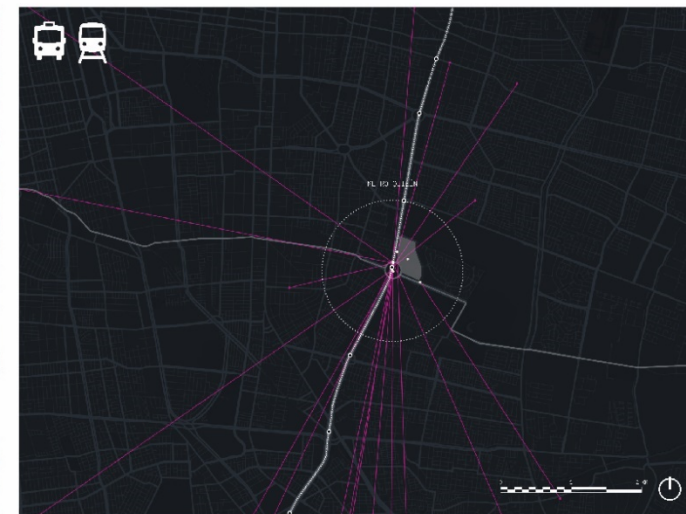
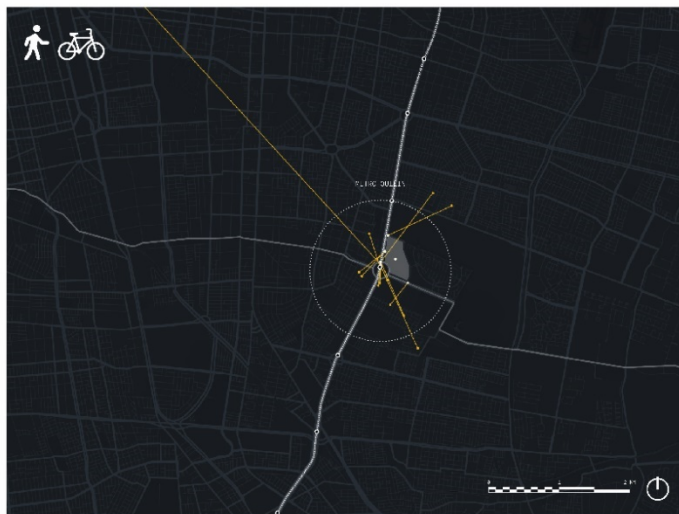
Área N°2: Ciudad Empresarial - Plaza El Salto



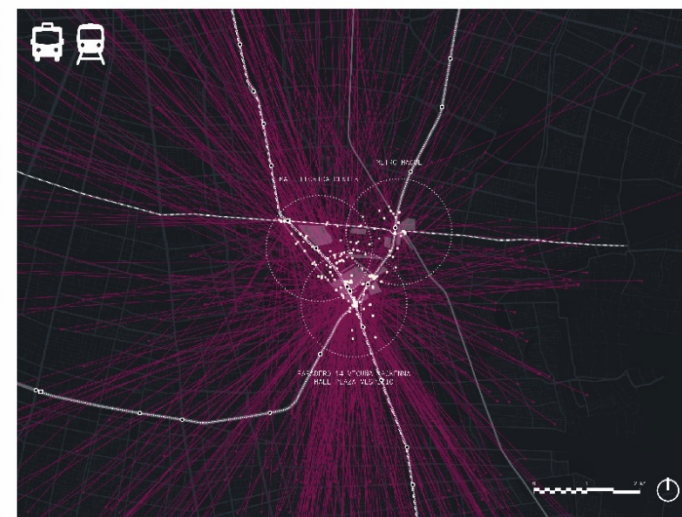
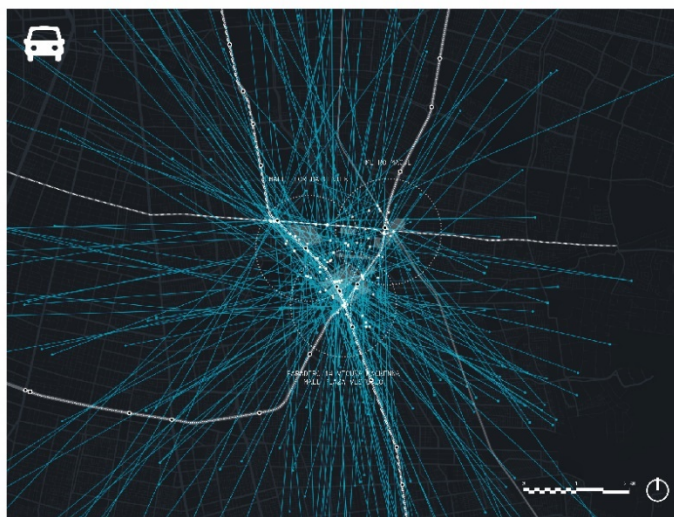
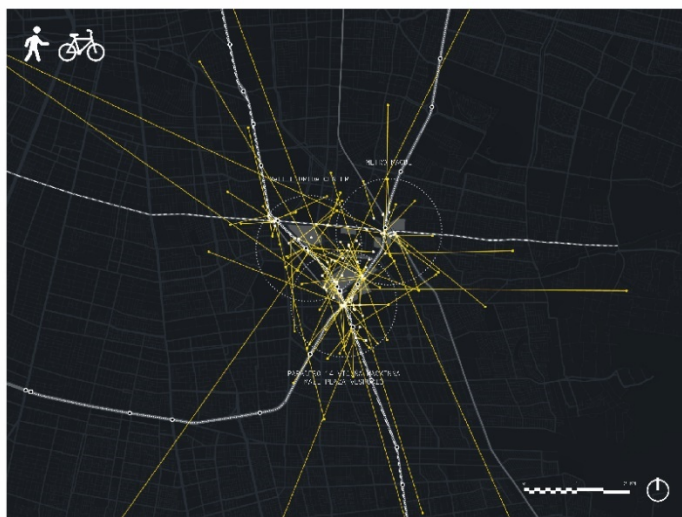
Área N°3: Plaza Egaña - Rotonda Grecia



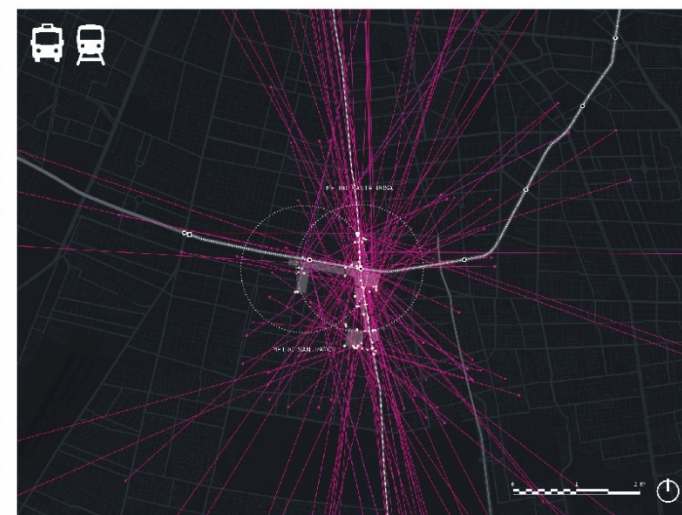
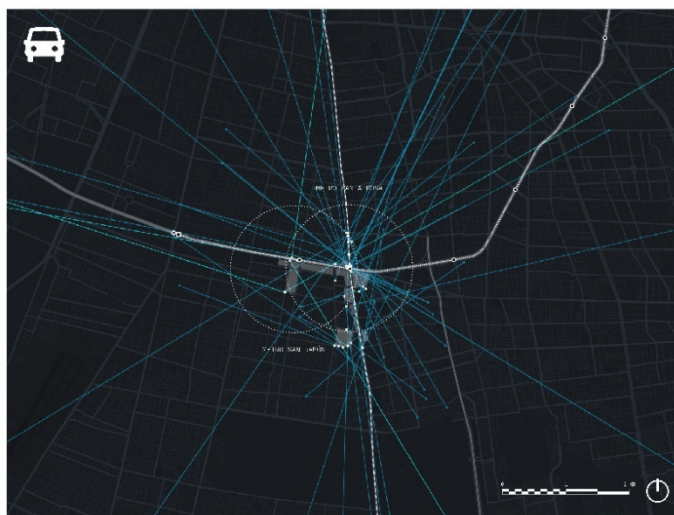
Área N°4: Mall Paseo Quilín



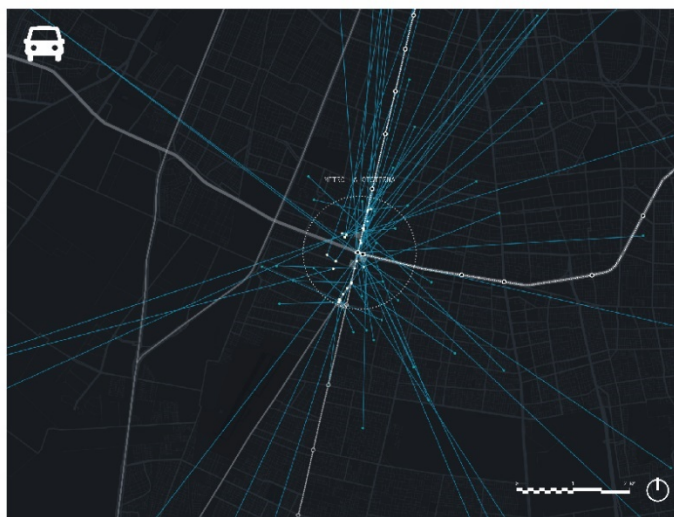
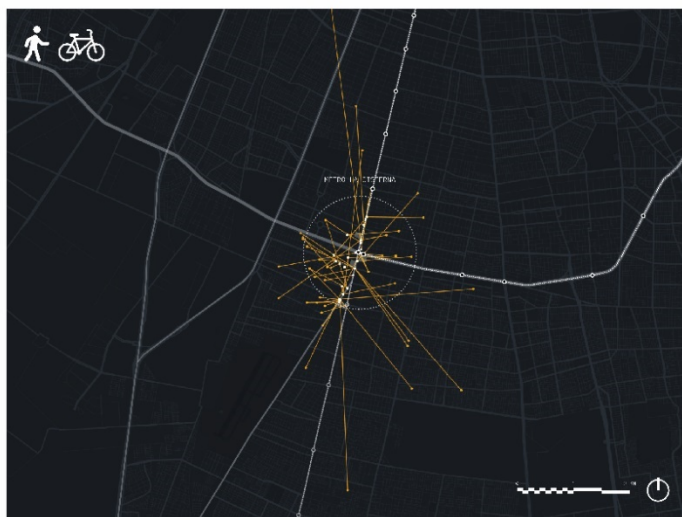
Área N°5: Paradero 14 Vicuña Mackenna - Mall Plaza Vespucio - Metro Macul - Mall Florida Center



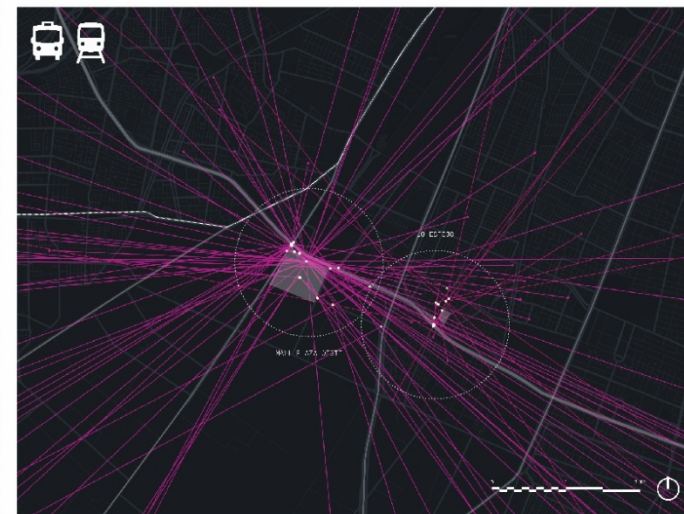
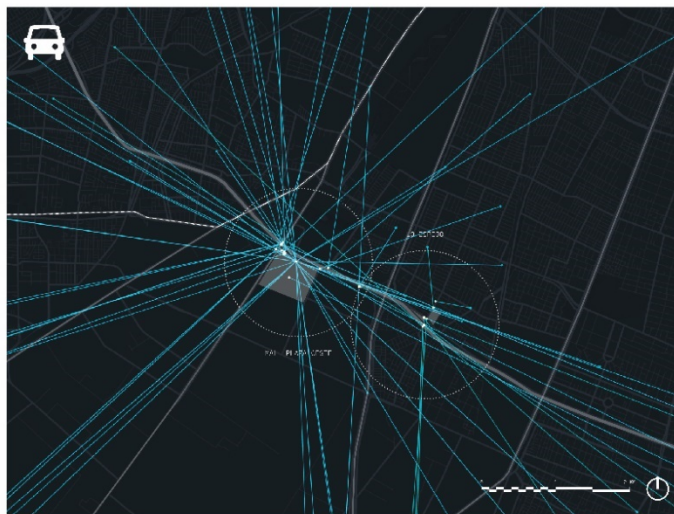
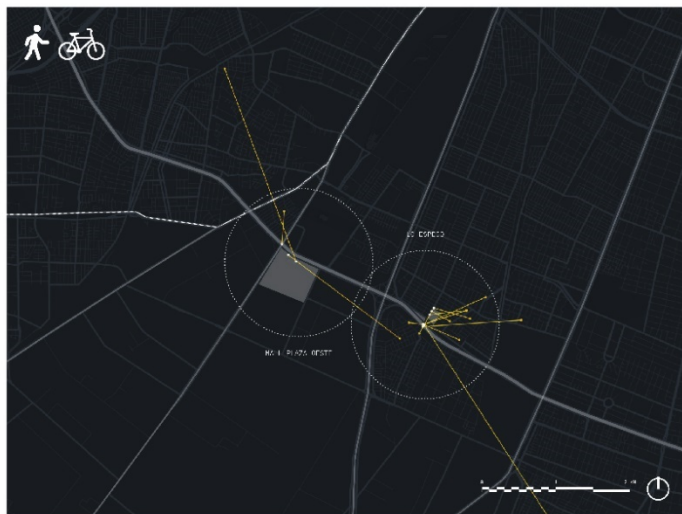
Área N°6: Metro Santa Rosa - Metro San Ramón



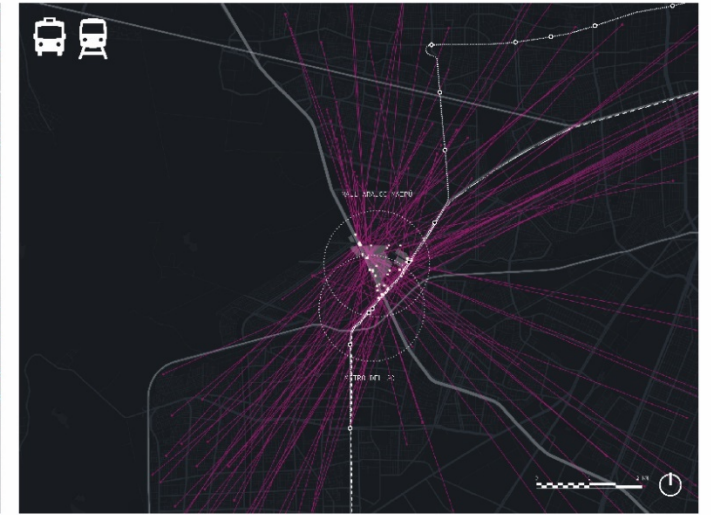
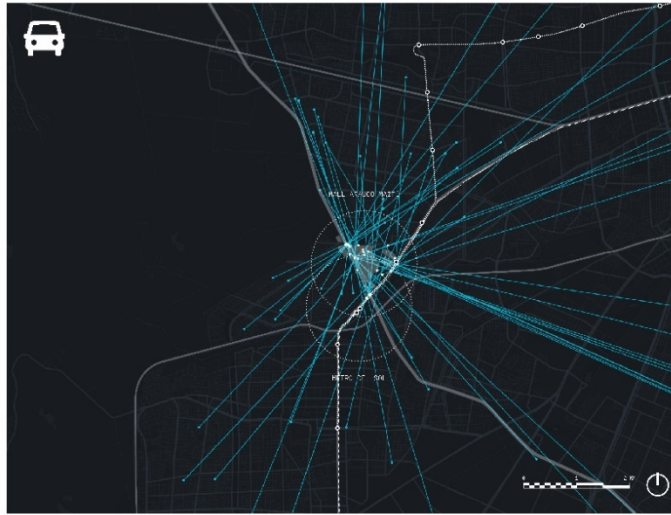
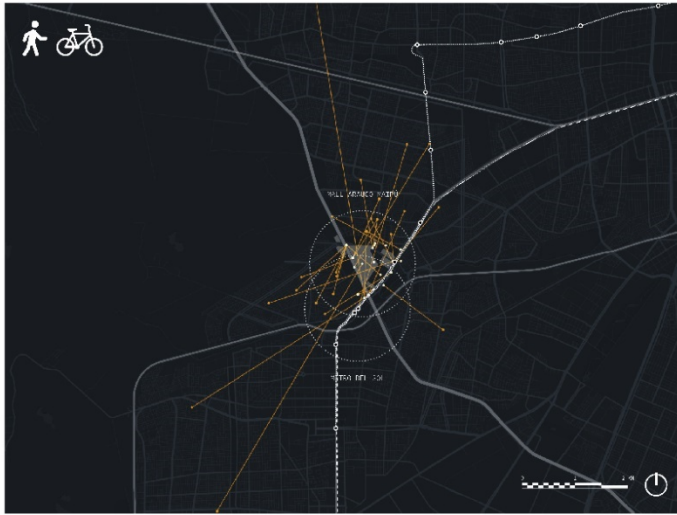
Área N°7: Metro La Cisterna



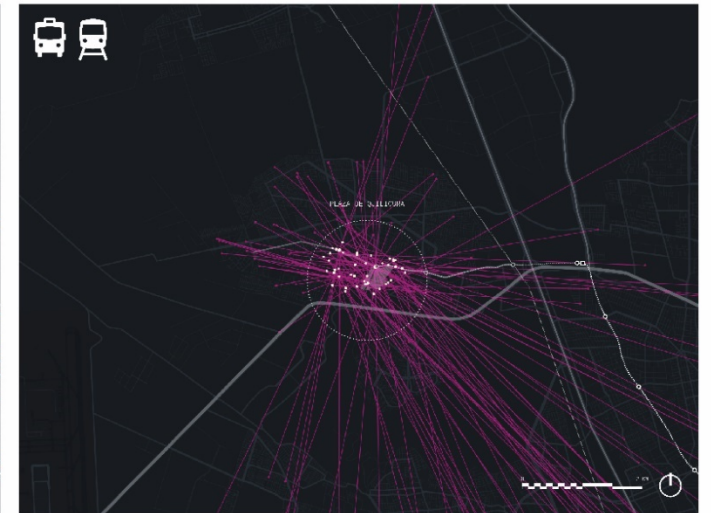
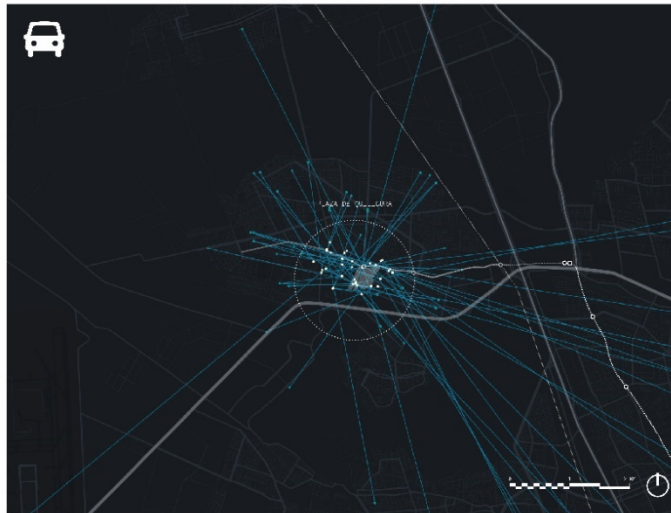
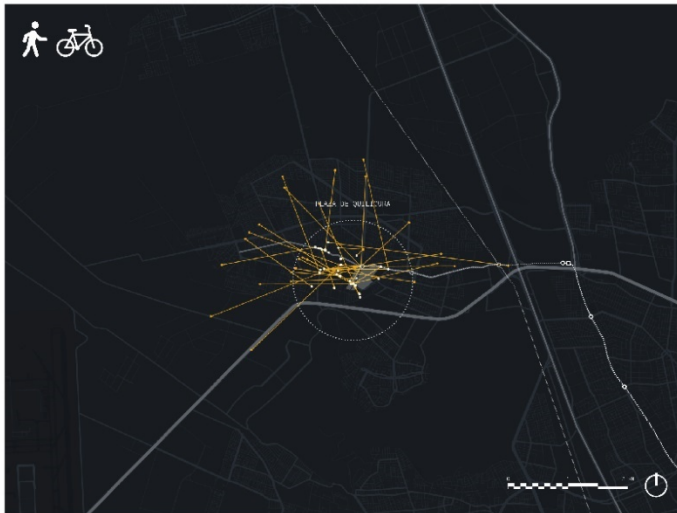
Área N°8: Mall Plaza Oeste - Lo Espejo



Área N°9: Mall Arauco Maipú - Metro Del Sol



Área N°10: Plaza de Quilicura - Mall Arauco Quilicura



II. Análisis urbano de los *malls* ubicados en Américo Vespucio

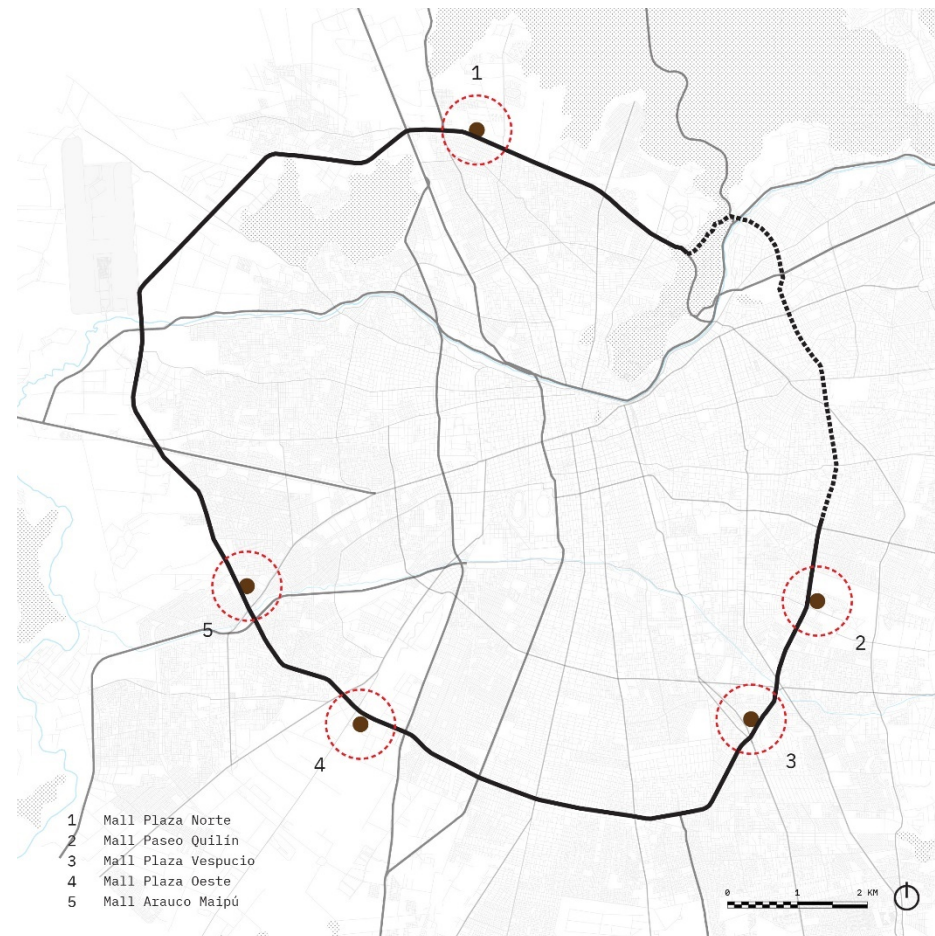
Para comprender la realidad de los malls ubicados en Américo Vespucio se realizó un análisis urbano en los 5 casos seleccionados (*Mallplaza Norte*, *Mall Paseo Quilín*, *Mallplaza Vespucio*, *Mallplaza Oeste* y *Mall Arauco Maipú*). Este consistió principalmente en 3 aspectos derivados de la problemática encontrada en estos centros comerciales y su entorno. Estos se analizaron territorialmente y corresponden a: **usos y zonificación**; **accesibilidad y conectividad**; y **forma y espacio**. Así, se generaron inicialmente 3 tipos de planos relacionados con cada punto: un plano de **usos de suelo y equipamientos puntuales**; un plano de la **movilidad existente**; y un plano de **lleno-vacío (Nolli)**. Estos planos permitieron comprender en primera instancia las 3 aristas relevantes para el problema de la relación del *mall* con la ciudad que sirvieron de base para la posterior identificación de otros factores y otras problemáticas relacionadas con el tema de esta investigación.

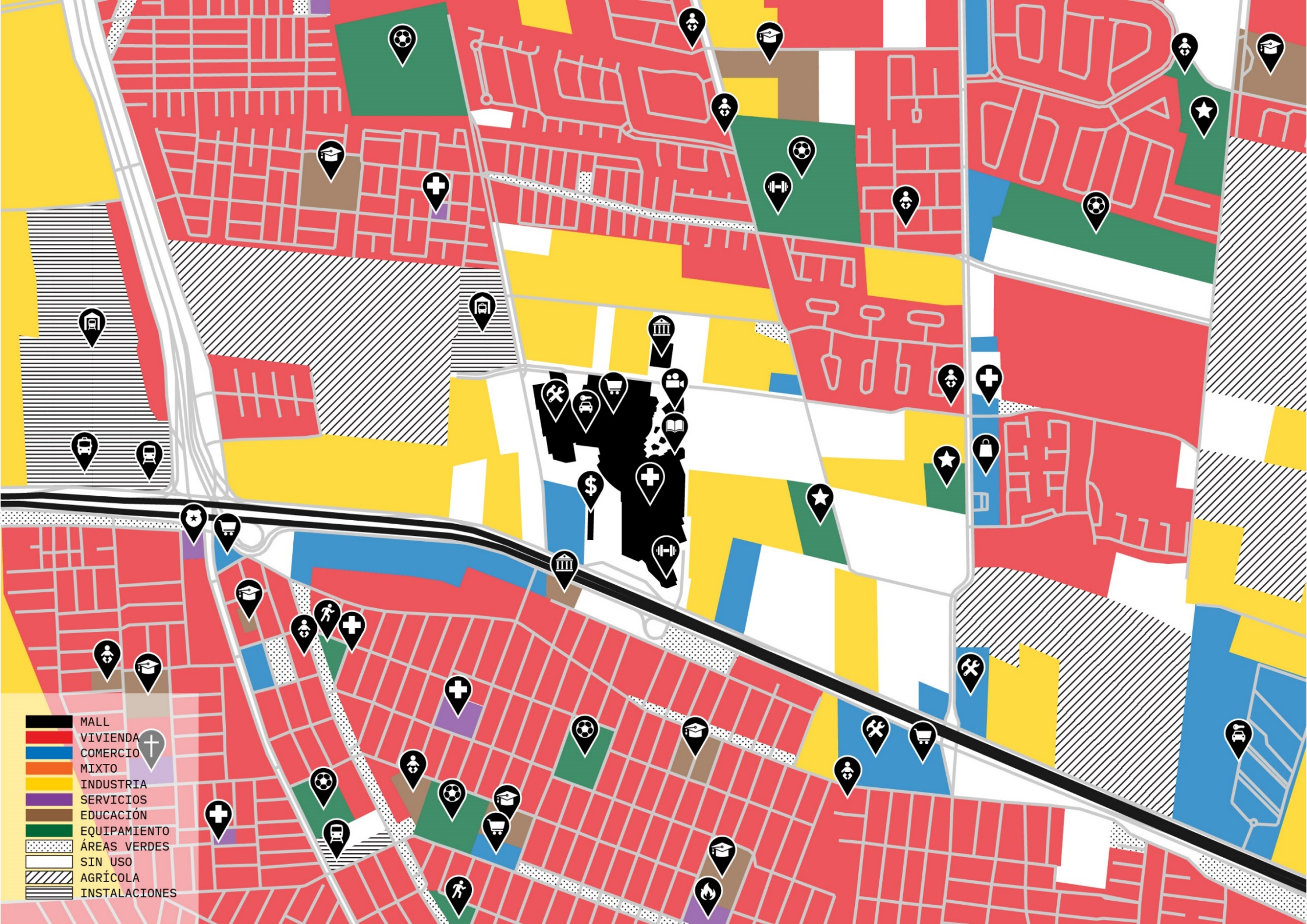
Los planos se presentan en el siguiente orden:

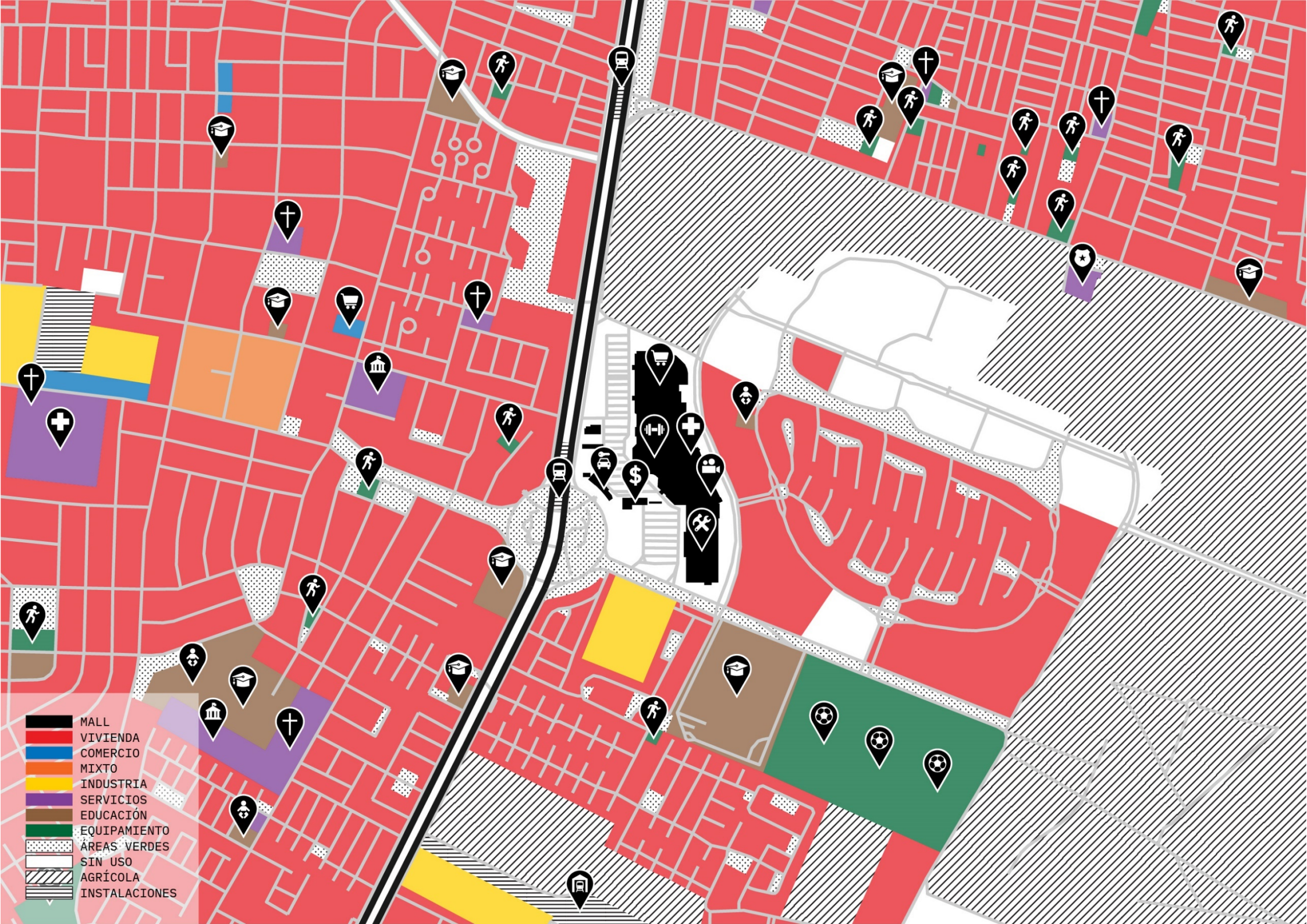
1. Usos de suelo y equipamientos
2. Movilidad
3. Lleno-vacío

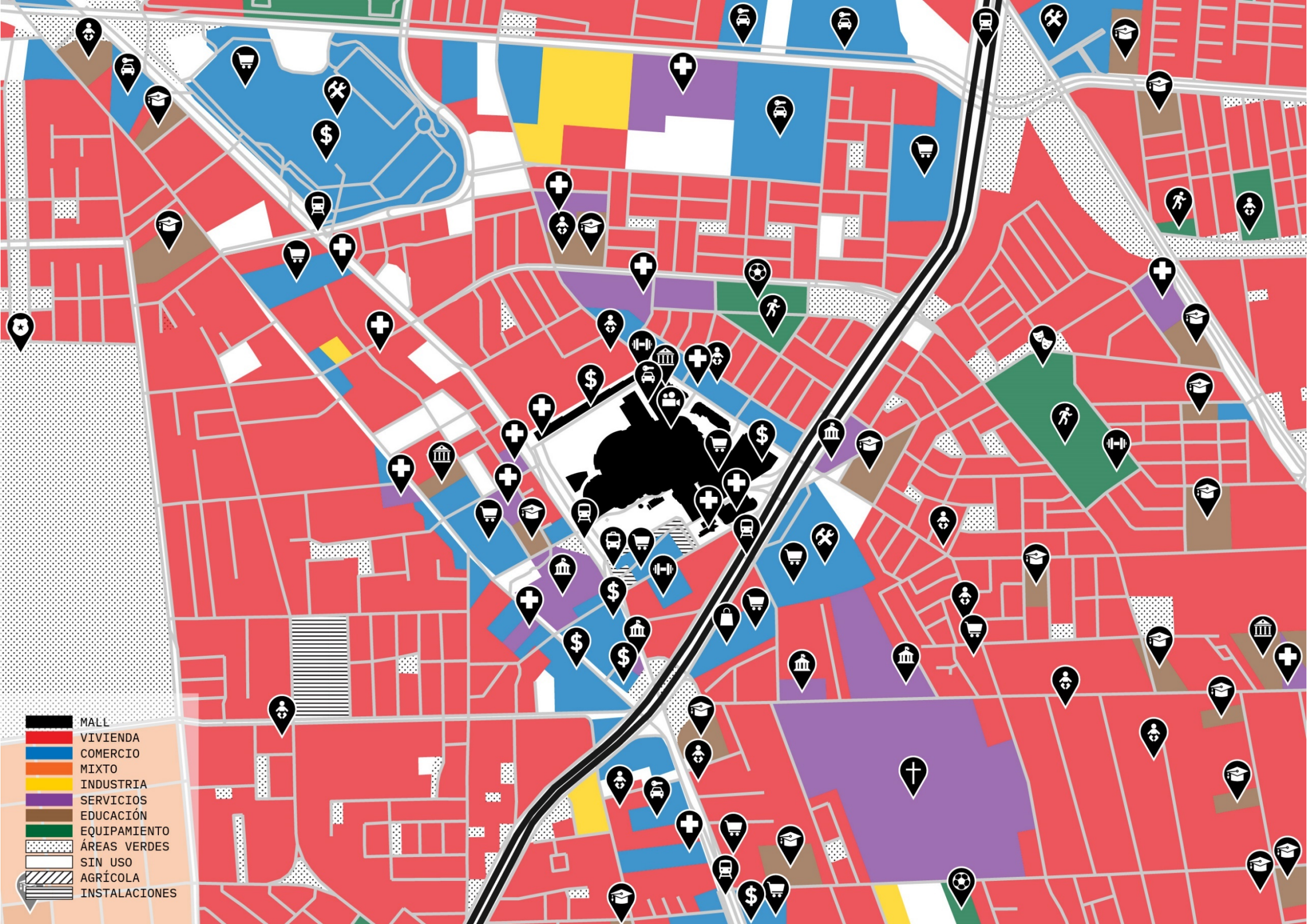
Asimismo, dentro de cada tipo de plano el orden de los casos es el siguiente:

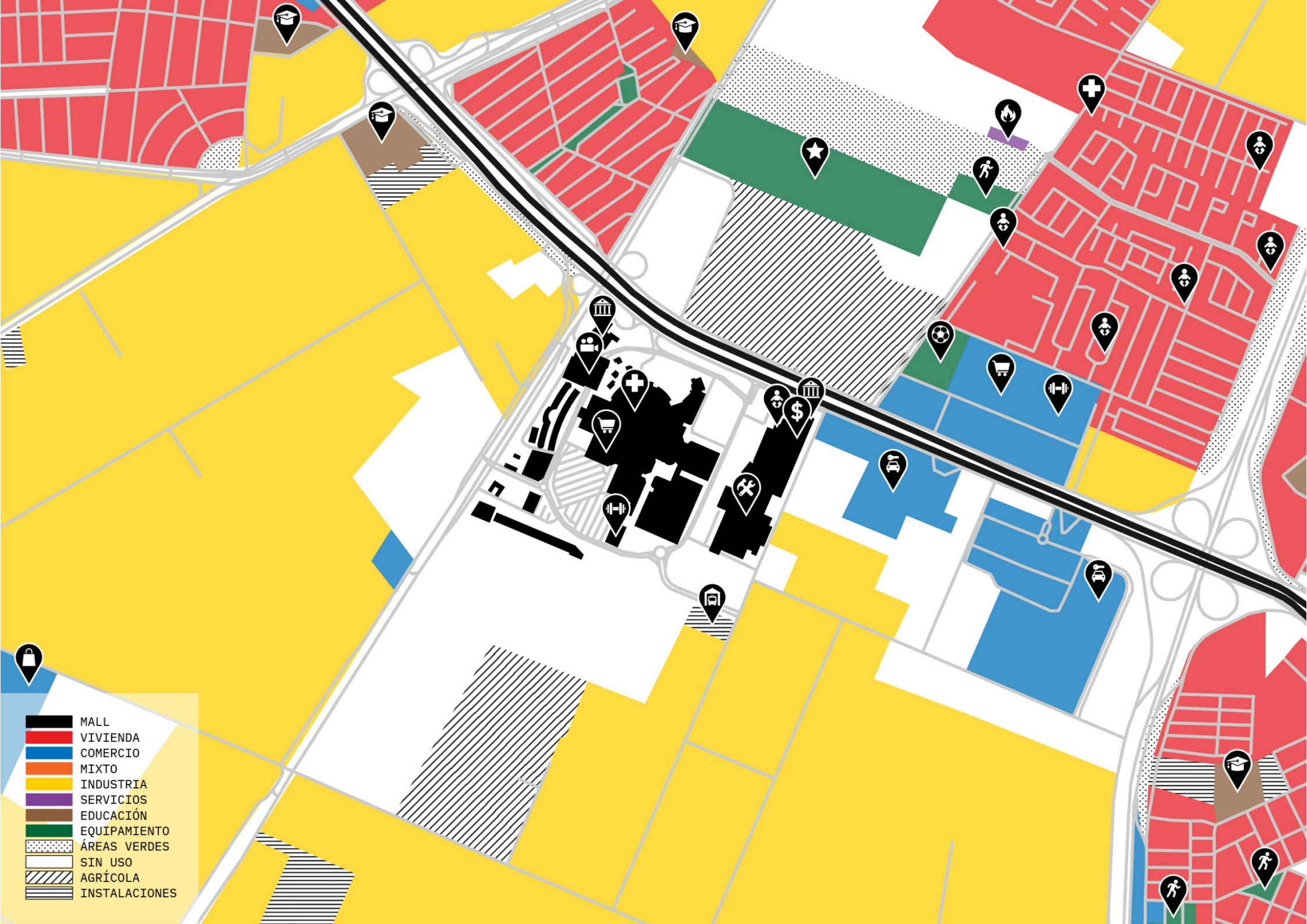
1. *Mallplaza Norte*
2. *Mall Paseo Quilín*
3. *Mallplaza Vespucio*
4. *Mallplaza Oeste*
5. *Mall Arauco Maipú*

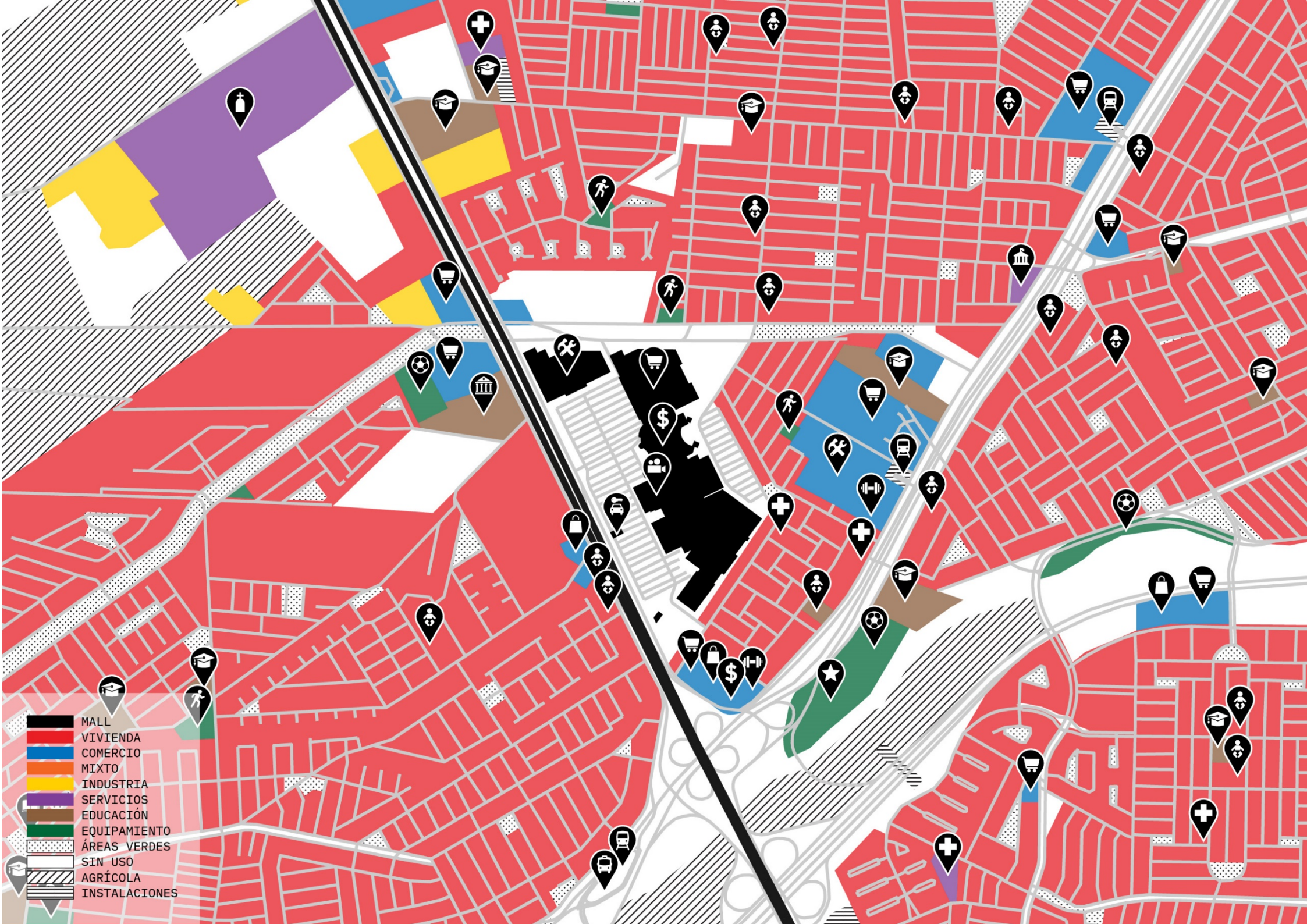














AV. LOS LIBERTADORES

SANTA MARTA

EL SAUCE

AUTOPISTA LOS LIBERTADORES

SANTA ELENA

AUTOPISTA VESPUCCIO NORTE

3 LOS LIBERTADORES

AV. INDEPENDENCIA

AV. PEDRO FONTOVA

HUECHURABA

3 CARDENAL CARO

- MALL
- METRO
- CORREDOR BUSES
- PARADERO
- INTERMODAL
- CICLOVIA



CAPITÁN IGNACIO
CARRERA PINTO

4 LOS PRESIDENTES

CARACAS

HERNÁN CORTÉS

AUTOPISTA VESPUCIO SUR

LOS PLÁTANOS

RAMÓN CRUZ MONTT

LOS PRESIDENTES

EL LÍBANO

AV. QUILÍN

MAR DE ARAL

4 QUILÍN

QUILÍN NORTE

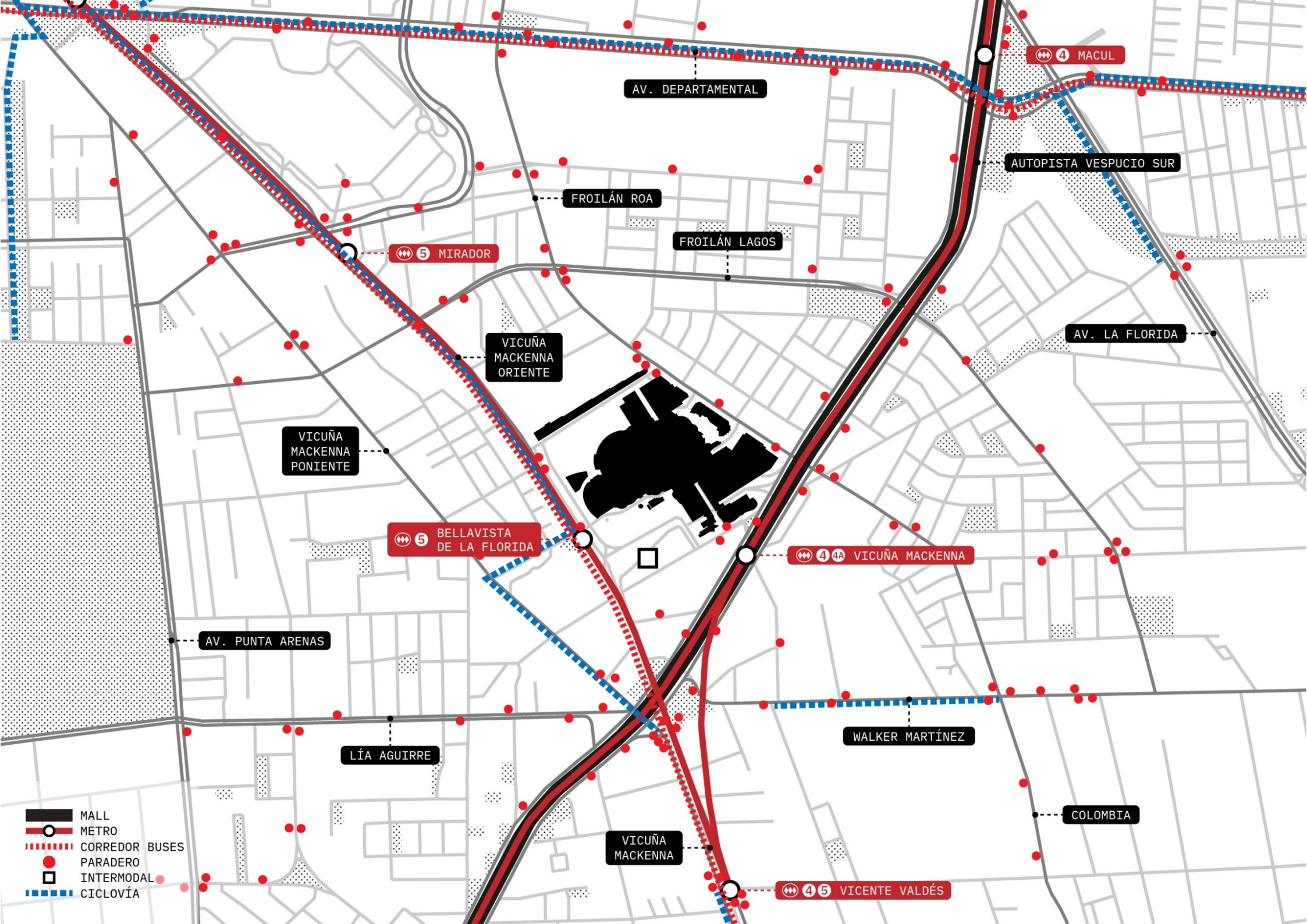
ROTONDA QUILÍN

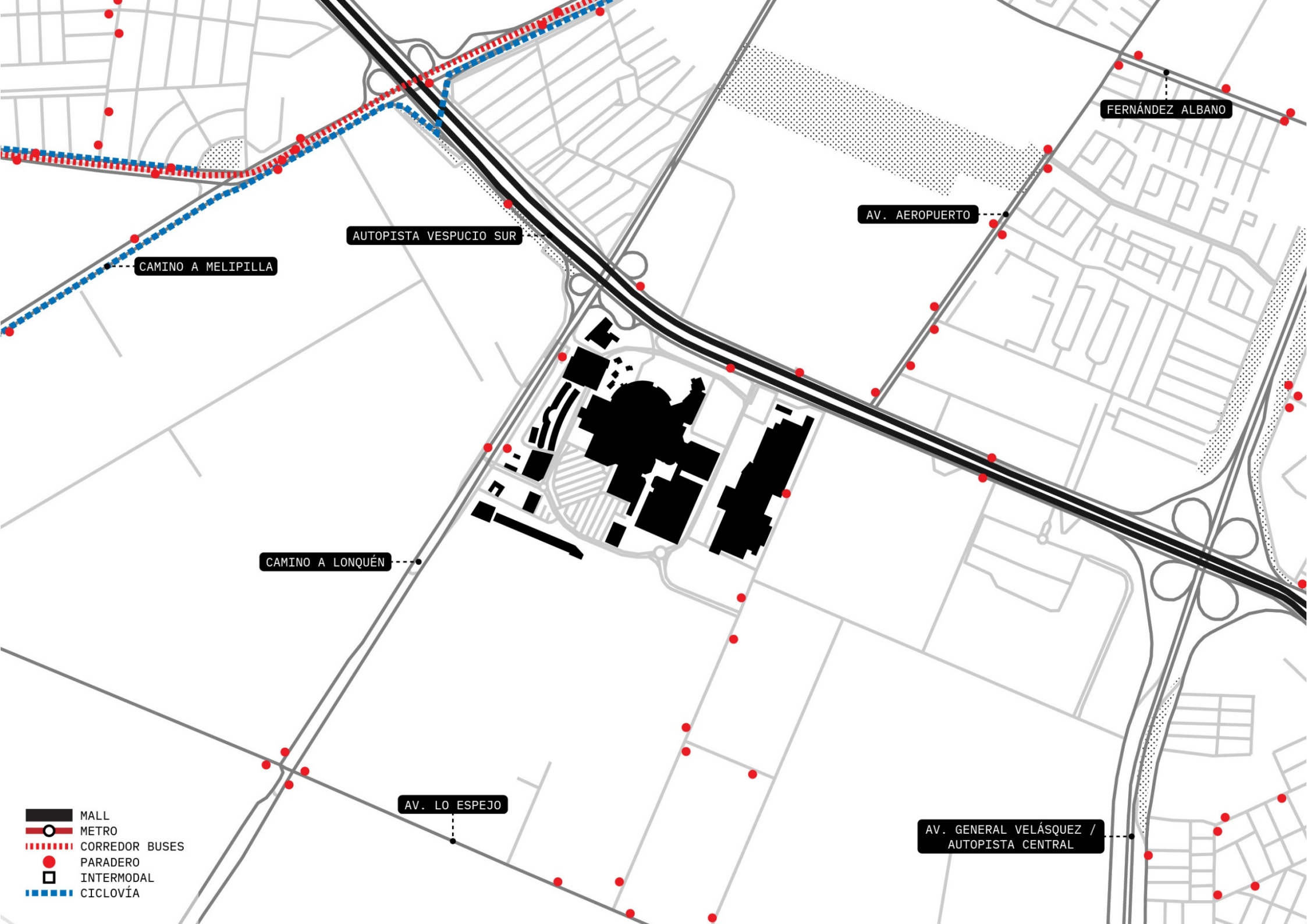
MAR TIRRENO

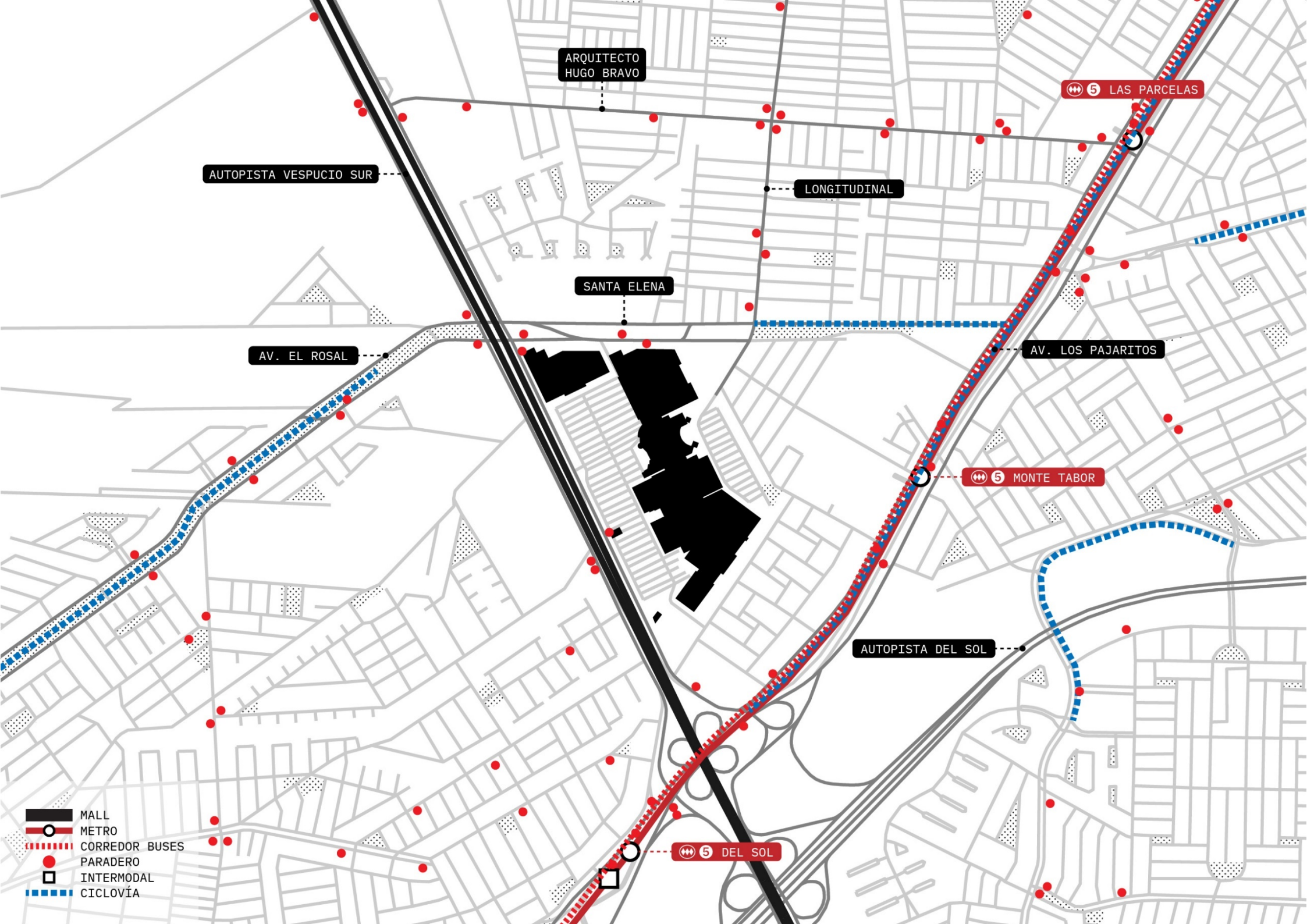
LOS CEREZOS

AV. QUILÍN

- MALL
- METRO
- CORREDOR BUSES
- PARADERO
- INTERMODAL
- CICLOVÍA



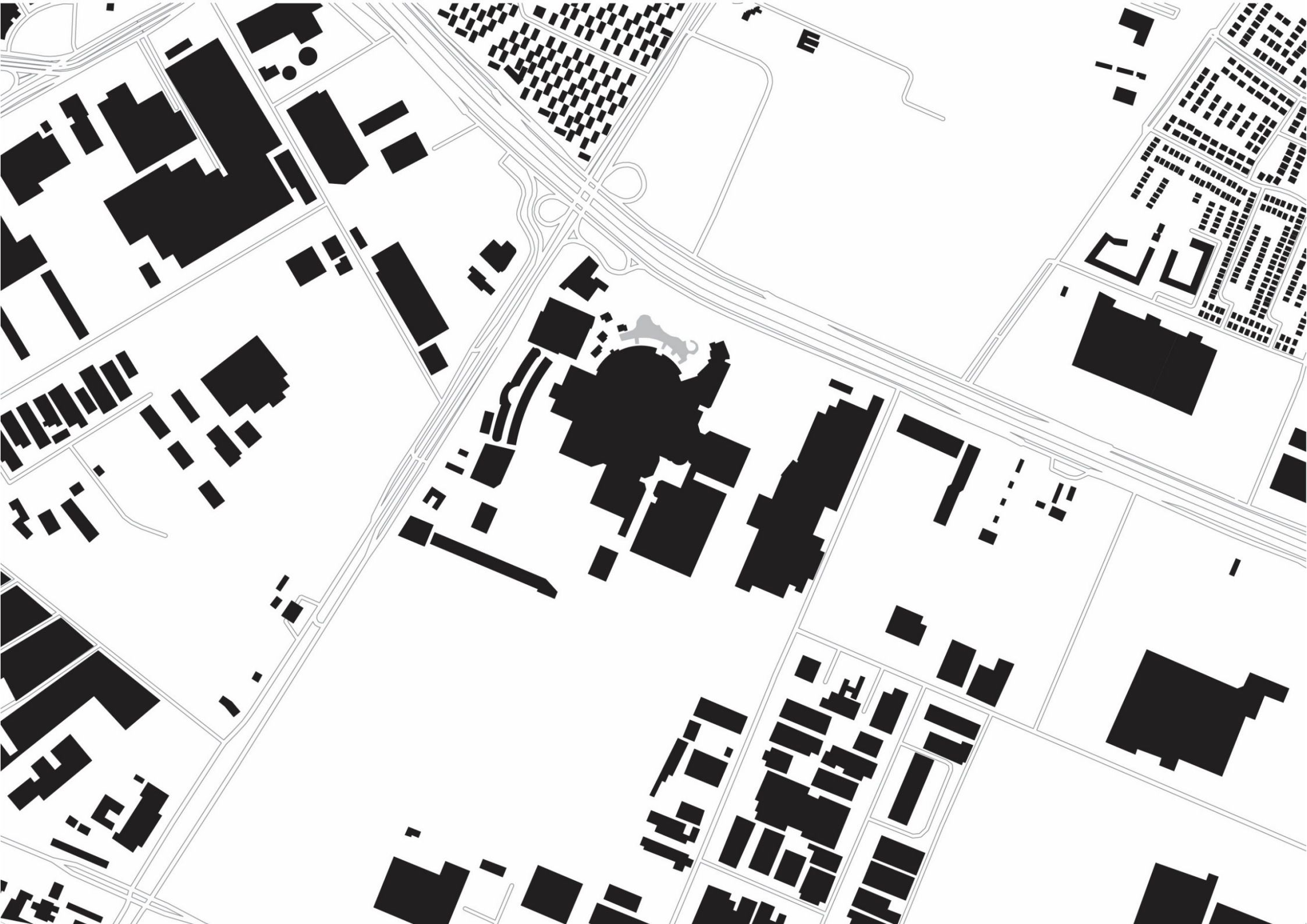














BIBLIOGRAFÍA

Libros

Beyard, Michael D., Mary Beth Corrigan, Anita Kramer, Michael Pawlukiewicz, y Alexa Bach. *Ten principles for rethinking the mall*. Washington, D.C.: ULI-the Urban Land Institute, 2006.

De Simone, Liliana. *Metamall: espacio urbano y consumo en la ciudad neoliberal chilena*. Santiago: RIL editores - Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales UC, 2015.

Gehl, Jan. *Ciudades para la gente*. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 2015.

National Endowment for the Arts. *Sprawl and public space: redressing the mall*. Editado por David J. Smiley. Washington, D.C.: New York, N.Y: Princeton Architectural Press, 2002.

Parrochia Beguin, Juan. *Santiago en el tercer cuarto del S.XX: el transporte metropolitano en Chile, realizaciones de metro y vialidad urbana*. Santiago: Universidad de Chile, Departamento de Planificación Urbano-Regional, 1979.

Parrochia Beguin, Juan, y Maria Isabel Pavez Reyes. *Los primeros planes intercomunales metropolitanos de Chile. Volumen I: Los planes para Santiago de Chile 1960-1994*. Santiago de Chile: Universidad de Chile, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Depto. de Urbanismo, 2016.

Poduje, Iván. «El globo y el acordeón: planificación urbana en Santiago, 1960-2004». En *Santiago. Donde estamos y hacia donde vamos.*, de Centro de Estudios Públicos. Santiago de Chile, 2006.

Salcedo, Rodrigo, y Liliana De Simone. *El mall en Chile. 30 años*. Santiago de Chile: Cámara Chilena de Centros Comerciales, 2012.

Artículos

Bresciani L., Luis Eduardo. «Concentraciones dispersas: Plan de Transporte Urbano de Santiago y geografías de consumo». *ARQ (Santiago)*, 2002.

Cáceres, Gonzalo, Francisco Sabatini, Rodrigo Salcedo, y Laura Blonda. «Malls en Santiago: luces y claroscuros». *ARQ (Santiago)*, 2006.

De Simone, Liliana. «A cidade de consumo: reflexões sobre a mercantilização urbana e desenvolvimento de infra-estrutura de consumo em Santiago do Chile - 1982-2013». *revista eletrônica e-metropolis*, n.º 15 (diciembre de 2013): 32-43.

De Simone, Liliana. «Instalando la ciudad del consumo: el palimpsesto urbano del primer shopping mall chileno en el fundo San Luis, Santiago». *EURE (Santiago)*, septiembre de 2018.

De Simone, Liliana, y Rodrigo Salcedo. «Una crítica estática para un espacio en constante renovación: El caso del mall en Chile». *Atenea*, n.º 507 (2013): 117-32.

Galetovic, Alexander, Iván Poduje, y Ricardo Sanhueza. «Malles en Santiago. De centros comerciales a centros urbanos». *Estudios Públicos*, n.º 114 (2009): 219-52.

Schlack, Elke, Rocío Hidalgo, María Jesús Arce, Carolina Fariña, y Karin Villarroel. «Espacios de intercambio comercial en Santiago de Chile: tres maneras de aportar a la esfera pública de áreas urbanas». *Revista de Estudios Sociales*, n.º 60 (abril de 2017): 87-105.

Schlack, Elke, Nancy Hidalgo, Karin Villarroel, María Jesús Arce, y Carolina Fariña. «Tres tipos de comercio - tres maneras de influenciar la esfera pública de los barrios». *Revista INVI* 33, n.º 92 (mayo de 2018): 89-122.

Páginas y documentos web

Abuauad, Ricardo. «Una nueva cara para Les Halles». Plataforma Arquitectura, 12 de noviembre de 2014. <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/757014/una-nueva-cara-para-les-halles>.

Astroza, Alonso, y Eduardo Graells. «2|S: Visualización de Los Dos Santiagos», s. f. <http://bit.ly/RKAbreCL>.

Briceño, Andres. «Plaza Lyon: A 30 años de un proyecto vivo». Plataforma Arquitectura, 11 de agosto de 2009. <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-24289/plaza-lyon-a-30-anos-de-un-proyecto-vivo>.

«Camara Chilena de Centros Comerciales», s. f.
<https://www.camaracentroscomerciales.cl/>.

Emol.com. «Parque Arauco anuncia segunda etapa de expansión del mall de Kennedy», 13 de abril de 2018.
<https://www.emol.com/noticias/Economia/2018/04/13/902408/Parque-Arauco-anuncia-segunda-etapa-de-expansion-del-mall-de-Kennedy.html>.

Gutiérrez V., Marco. «EyN: Familia Cousiño inicia su mayor inversión inmobiliaria por US\$ 300 mills. en Peñalolén». *El Mercurio*, 30 de mayo de 2018. <http://www.economiaynegocios.cl/noticias/noticias.asp?id=473447>.

Investinmiami.com. «Midtown Masterplan», s. f.
<https://investinmiami.com/wp-content/uploads/2012/03/Midtown-Masterplan.jpg>.

Jarur Chamy, Paola. «Inmobiliaria Crillón desarrolla megaproyecto Parque Cousiño Macul». *NoticiasFinancieras*. 23 de junio de 2004. 468353005. ProQuest Central.

New York City Department of City Planning. «Privately Owned Public Space Overview - DCP», s. f.
<https://www1.nyc.gov/site/planning/plans/pops/pops.page>.

Oficina de Turismo y Congresos de París. «Quartier des Halles», s. f.
<https://es.parisinfo.com/transportes/118359/Quartier-des-Halles>.

Parque Cousiño Macul. «Informativo Parque Cousiño Macul», 2020.
<https://www.informativopcm.cl/>.

Project for Public Spaces. «What Makes a Successful Place?» Project for Public Spaces, s. f. <https://www.pps.org/article/grplacefeat>.

Sarlo, Beatriz. «El centro comercial». *La Jornada Semanal*. 22 de marzo de 1998. <https://www.jornada.com.mx/1998/03/22/sem-sarlo.html>.

Steuteville, Robert. «A Dead Mall Becomes a Downtown for a Sprawling Suburb». Text. CNU, 27 de junio de 2016.
<https://www.cnu.org/publicsquare/2016/06/27/dead-mall-becomes-downtown-sprawling-suburb>.

The Shops at Midtown Miami. «The Shops at Midtown Miami», s. f.
<https://shopmidtownmiami.com/>.

Van Meter Williams Pollack LLP. «Belmar Master Plan», s. f.
<https://www.vmwpl.com/projects/belmar-master-plan/>.

WE KILL EVERYTHING. «VILLA ITALIA MALL, LAKEWOOD, COLORADO», s. f.
<https://www.wekilleverything.com/villa-italia-mall>.

Otros documentos

Carvacho, Alberto. «Plan Regulador de Santiago. Seremi 1994». Revista CA, 1985.

Crillón Desarrollos Inmobiliarios Ltda. «Declaración de Impacto Ambiental “Parque Cousiño Macul”». Declaración de Impacto Ambiental. Servicio de Evaluación Ambiental, 26 de enero de 1998.

Flores Castillo, Mónica. «The Mall as a Public Space: The Case of La Florida, Santiago». Barcelona-Santiago de Chile, 2019.

Ilustre Municipalidad de Peñalolén. «Estudio de Impacto Ambiental “Modificación al Plan Regulador Comunal de Peñalolén, Sector Parque Cousiño Macul”». Estudio de Impacto Ambiental. Servicio de Evaluación Ambiental, 10 de junio de 1999.
https://seia.sea.gob.cl/expediente/expedientesEvaluacion.php?id_expediente=1994&idExpediente=1994.

«Modificación Plan Regulador Metropolitano de Santiago MPRMS 100. “Actualización Áreas Extensión Urbana y Reconversión”». Memoria Explicativa. Santiago: SEREMI de Vivienda y Urbanismo RM, abril de 2013.
<https://metropolitana.minvu.cl/wp-content/uploads/2013/09/2.1.1.3.6.1-memoria-explicativa.pdf>.

Ministerio de la Vivienda y Urbanismo. «Plan Intercomunal de Santiago». 1976. Plan Intercomunal de Santiago aprobado por decreto N° 2387 de diciembre de 1960 (MOPT) con modificaciones posteriores aprobadas por decreto MINVU.