

Negociando el tejido urbano: revelando las dinámicas del urbanismo de retail en el desarrollo del megamall Costanera Center^{1,2,3}

Negotiating Urban Fabric: Unveiling the Dynamics of Retail Urbanism in the Costanera Center Megamall Development

R. Liliana De Simone
Pontificia Universidad Católica de Chile.
rldesimo@uc.cl
0000-0003-0242-8716

¹ Recibido: 29 de mayo de 2023. Aceptado: 01 de octubre de 2023.

² Esta investigación fue financiada por el ANID N.º 11180678 "Ciudad, comercio y espacios de consumo. Reestructuración urbana, imaginarios ciudadanos y discursos mediáticos en la instalación del retail en ciudades chilenas".

³ Agradezco a la coinvestigadora Pía Montealegre por su colaboración en la ideación, reflexión y análisis de documentos para este artículo, así como a Cristóbal Squella y Paula Armstrong como ayudantes de investigación en prensa.

Cómo citar este artículo: De Simone, L. (2024). Negociando el Tejido Urbano: Revelando las Dinámicas del Urbanismo de retail en el desarrollo del megamall Costanera Center. *Revista 180*, (54), (52-75). [http://dx.doi.org/10.32995/rev180.Num-54.\(2024\).art-1275](http://dx.doi.org/10.32995/rev180.Num-54.(2024).art-1275)
DOI: [http://dx.doi.org/10.32995/rev180.Num-54.\(2024\).art-1275](http://dx.doi.org/10.32995/rev180.Num-54.(2024).art-1275)

Resumen

Costanera Center es un mega desarrollo inmobiliario que simboliza los procesos urbanos de negociación, debate y lucha en la producción social del espacio. A través de un deliberado urbanismo motivado por y para el consumo, la zona se consolida como un pedazo de ciudad diseñado para el ciudadano/consumidor. No obstante, la llegada del *megamall* también generó efectos menos analizados por la literatura local e internacional, como el aumento del comercio ambulante, la instalación de revendedores de mercancías 'pirata', y la llegada de un nuevo plan de ordenamiento territorial inspirado en la peatonalidad comercial informal y la respuesta tardía de las autoridades locales. Con todo, el *megamall* de aspecto moderno y vidriado se rodea hoy de una informalidad propia de las economías terciarias latinoamericanas, constituyéndose así en un espacio híbrido de cultura local y consumo global que supera los análisis normativos y disciplinares. El siguiente artículo analiza las etapas y los actores involucrados en la producción de la 'ciudad del consumo', y evidencia las relaciones de causalidad involucradas en la toma de decisiones sobre el desarrollo urbano, cuestionando la visión recursiva de la dialéctica entre actores públicos y privados sobre un eventual espacio urbano inerte. A modo de bitácora, se busca disipar la historia urbana reciente de un caso paradigmático del desarrollo inmobiliario latinoamericano, de modo de sentar precedentes para futuras planificaciones sobre la ciudad, y concluir que la dinámica del 'urbanismo de *retail*' incide tanto en las prácticas de consumo, como en las organizaciones normativas de la ciudad, determinando la consolidación, tanto por actores públicos como privados, de zonas de la ciudad orientadas exclusivamente a la promoción del consumo como actividad económica productora de lo urbano.

Palabras clave

Ciudad, consumo, gobernanza neoliberal, historia urbana, infraestructura, mall, planificación

Abstract

Costanera Center is a mega real estate development that symbolizes the urban processes of negotiation, debate, and struggle in the social production of space. Through a deliberate urbanism driven by and for consumerism, the area is consolidated as a piece of the city designed for the citizen/consumer. However, the effects of the *megamall* also ended up being less analyzed by the local e international literature, such as the increase in informal street commerce, the installation of pirate merchandise resellers, and the arrival of a new land use plan inspired by informal commercial pedestrianization and the late response of local authorities. All in all, the *megamall*, with its modern and glazed appearance, is surrounded today by an informality typical of Latin American tertiary economies, thus constituting a hybrid space of local culture and global consumption that surpasses normative and disciplinary analyses. The following article analyzes the stages and those involved in the production of the 'city of consumption', and evidences the causal relationships involved in decision-making on urban development, questioning the recursive vision of the dialectic between public and private actors on an eventual inert urban space. As a blog, it seeks to dispel the recent urban history of a paradigmatic case of Latin American real estate development, to set precedents for future planning on the city, and conclude that the dynamics of 'retail urbanism' affects both consumption practices and the normative organizations of the city, determining the consolidation, by both public and private actors, of areas of the city oriented exclusively to the promotion of retail. consumption as an economic activity that produces the urban.

Keywords

City, consumption, neoliberal governance, urban history, infrastructure, mall, planning

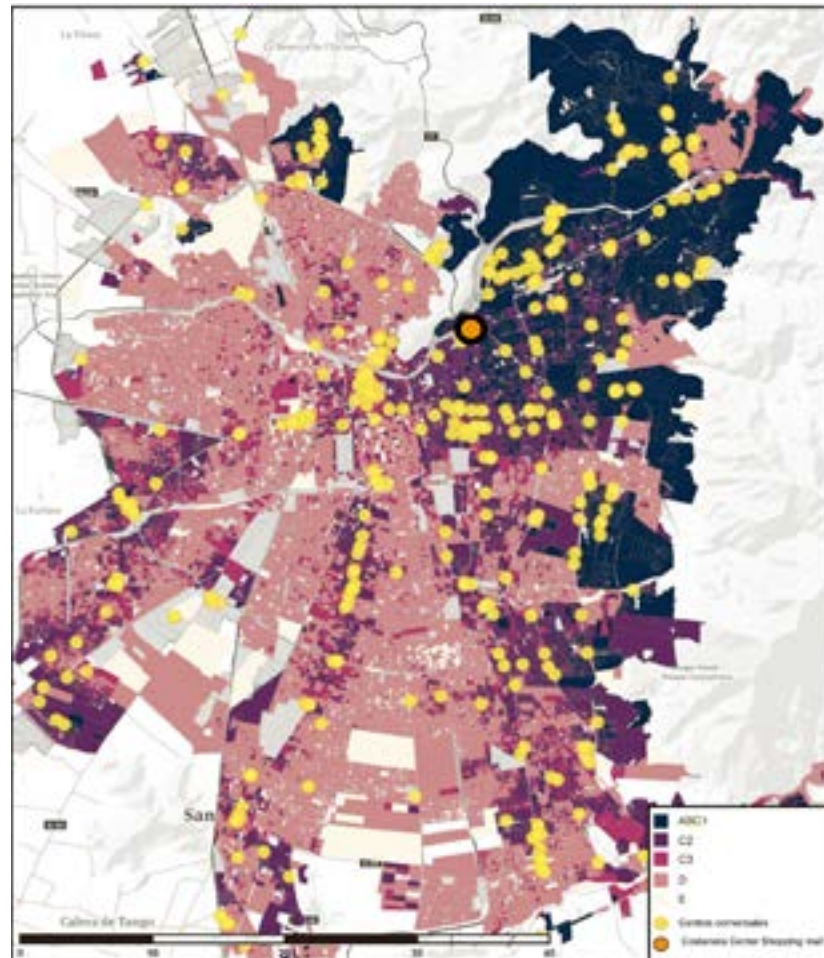
Figura 1

Localización
Costanera Center,
otros centros
comerciales y grupo
socioeconómico
en Santiago de Chile

Nota. Elaboración
propia basado en
datos de XLabUC
2016.

INTRODUCCIÓN

Costanera Center (CC) es el *shopping mall* más grande de Chile y se inserta en uno de los desarrollos inmobiliarios más extensos de Latinoamérica a la fecha. Recibe en promedio la visita de 3.400.000 personas mensualmente (Cencosud, 2022), lo que ha convertido a la zona en el nuevo centro metropolitano, tanto fáctica como simbólicamente. Inaugurado en 2012 en Providencia, céntrica comuna de la ciudad de Santiago, CC es un megaproyecto de más de 700 mil metros cuadrados, con un centro comercial que ocupa casi el 40 % de esa superficie, y se levanta sobre un terreno de 4,7 hectáreas con cuatro torres de oficinas, hoteles y el primer rascacielos latinoamericano de 62 pisos y 300 m de altura (Pavez, 2012). Ubicado en un punto estratégico de alta conectividad que une vías estructurantes, líneas de metro y sectores comerciales de alta renta (Figura 1), en sus alrededores han cambiado los programas, usos comerciales y, sobre todo, la fisonomía del espacio público. Con un explosivo aumento del tráfico vehicular y



peatonal, la apertura de calles y la peatonalización de otras, la llegada de nuevas líneas de metro, puentes, túneles, autopistas subterráneas y pasarelas elevadas, este proyecto ha viabilizado intervenciones de múltiples autores y financiamientos, no necesariamente alineados desde una lógica planificadora y urbanística integral.

No obstante, la opinión pública y académica se dirime entre considerar si el detonante (y culpable) fue la apertura del *megamall*, o si su construcción fue más bien el efecto de un *laissez-faire* sobre la planificación de la subcentralidad metropolitana. Entre ser huevo o ser gallina, la historia urbana reciente sitúa al megaproyecto en una posición difusa entre ser la causa o el efecto de la aplicación de una gobernanza neoliberal sobre la ciudad. En este escenario circular se dificulta la comprensión de los hechos y causalidades que llevaron a la consolidación del actual escenario y, por ende, también las posibles enseñanzas que este caso pueda dejar a la hora de repensar futuros proyectos comerciales en las ciudades de similares características. Con base en un trabajo de revisión de archivos de prensa local, primero, y de revisión de documentos técnicos y normativos a continuación, este artículo recopila información en un flujo temporal necesario para su discusión informada, y busca secuenciar los actos y actores urbanos involucrados.

De esta forma, el presente texto se presenta como un insumo para la discusión comparativa de casos insertos en contextos de gobernanza urbana neoliberal (Hackworth, 2007) permitiendo avanzar en la discusión de tres aspectos clave que interfirieron en su consolidación: 1) los efectos urbanos de un mercado inmobiliario rentista, basado en la explotación de flujos de arriendo, securitización y titularización (De Mattos, 2016), en este caso contratos de arriendo comerciales; 2) los escenarios de rentabilización especulativa del suelo urbano en zonas centrales (Rodríguez, 2000); y 3) las incidencias sobre las centralidades urbanas de procesos debilitados de toma de decisiones político-administrativas (Hidalgo y Janoschka, 2014), cuestionados tanto por la ciudadanía como por la prensa, pero impulsados por los ciudadanos/consumidores (Miles, 2012). Este último punto será el objetivo de discusión y análisis de este artículo.

COMERCIO, MALLS Y CENTRALIDAD

La reconfiguración de las antiguas centralidades y la organización de otras nuevas está determinada por relaciones comerciales y el advenimiento de las llamadas sociedades de consumo: “es el espacio comercial, que por su frecuentación se vuelve calificador, mientras que antes, este espacio comercial era calificado por que estaba presente en tal o tal sitio” (Bordreuil, 1987, p. 519, citado en Beuf, 2020, p. 140). Esta idea también es defendida

por Sposito y Góes (2015) quienes definen ‘nuevas centralidades’ por las ubicaciones de los equipamientos comerciales tipo *mall* en los territorios tradicionales o de expansión urbana, basándose en la modificación de la relación entre tiempo y espacio que provocan.

En el caso de Chile, la conciencia del *mall* como generadora de subcentralidades comenzó a afianzarse durante la dictadura militar, mientras que durante la democracia empezó a moldearse como una nueva forma de ‘espacio público’ urbano (De Simone, 2017), lo cual ha sido potenciado durante los últimos años por la sensación de inseguridad que evocan los ‘espacios públicos tradicionales’ (Schlack et al., 2017).

La importancia de las centralidades y su organización no se explican solamente en términos de distancia, sino que también implican relaciones de poder, particularmente desde un esquema de ‘centro-periferia’ (Sposito, 2016). Las nuevas centralidades —desde este punto de vista comercial— pueden ubicarse también en áreas tradicionalmente consideradas periféricas, con múltiples ejemplos de *malls* ubicados en este tipo de zonas en Santiago, vinculadas a estratos socioeconómicos más bajos.

A 40 años de su llegada a Chile, los *malls* se han convertido en un ícono de la experiencia urbana de consumo, y una interpretación metafórica del arribo de la modernidad a los territorios más remotos del país (Miller, 2019). Como un hábito directamente importado del mundo estadounidense, se desarrolló en Chile bajo sus propios criterios, impregnándose rápidamente en la cotidianidad del país (Stillerman & Salcedo, 2012).

La crisis del retail en la ciudad

La bibliografía urbana reciente relativa al impacto del *mall* en las ciudades europeas ha estado centrada en el tema de la ‘resiliencia urbana del retail’ (Barata-Salgueiro & Guimarães, 2020, Cachinho, 2014; Fernandes & Chamusca, 2014; Kärrholm et al., 2014; Popławska, 2021). La resiliencia del *retail* se define como “la capacidad de las tiendas y distritos comerciales para tolerar y adaptarse a entornos cambiantes que desafían el equilibrio del sistema minorista, sin dejar de desempeñar sus funciones de manera sostenible” (Cachinho, 2014, p. 131). Más recientemente, Frago (2021) discute sobre la ‘crisis del retail’ en el centro de las ciudades españolas, cuyo origen sería posible rastrear hasta la Gran Recesión de 2008, que significó la pérdida de más de un millón de empleos en el *retail* en dos años para el caso del centro de Barcelona. Esto ha afectado particularmente a los pequeños negocios debido a la excesiva concentración de capital *malls* unitarios y a la virtualización del comercio (Delgado et al., 2019; Frago, 2021). Para muchos autores, desde hace años que el alza del *e-commerce* habría estimulado la crisis comercial en los centros de las ciudades europeas,

cuya génesis data de los años setenta y ochenta, cuando las áreas comerciales comenzaron a desplazarse hacia los sectores residenciales de las urbes y a organizarse adentro de centros comerciales (Popławska, 2021). Por su parte, las cuarentenas por la pandemia de COVID-19 obligaron al cierre de las actividades comerciales y de ocio en el centro de las ciudades. Para algunos, esta pérdida de la actividad comercial sería el principal indicador del declive de los centros urbanos (Delgado et al., 2019) y el auge de la ‘*mallificación*’ de los centros históricos. En ciudades turísticas como Barcelona, los principales consumidores del retail ‘físico’ serían los turistas, lo que produce una concentración global del consumo debido al turismo global y la recentralización del consumo a escala metropolitana (Carreras y Frago, 2020), mediante una conglomeración de cadenas globales de rentistas inmobiliarios que aumentan su poder al poseer cada vez más unidades dentro de una misma zona.

No obstante en el debate sobre la resiliencia del comercio minorista versus los *malls* surgidos en la periferia, los *malls* chilenos han tendido, en la gran mayoría de los casos, a conformarse como centros urbanos en sí mismos (Salcedo y De Simone, 2013), localizados en cercanías de los centros históricos fundacionales, que absorben otras funciones de centralidad, ligadas a servicios de salud, educacionales, administrativos y culturales, además de la dinamización de un halo de comercio informal y tradicional que los rodea. Todos estos elementos, ante el avance del comercio online, representan un sello distintivo de los *malls* chilenos. Estos ofrecen, hasta el momento, una experiencia de centralidad y diversidad metropolitana que sería imposible de replicar virtualmente.

Urbanismo de retail y Costanera Center

Esta característica distintiva del *mall* chileno ha sido analizada como un proceso urbano, que puede ser definido como producto de un ‘urbanismo de retail’ (De Simone 2017, 2018). La articulación de las prácticas de consumo individuales y sus emplazamientos urbanos en la ciudad, dentro del contexto de una gobernanza local neoliberal —sumada a la inyección de capitales financieros extranjeros en los mercados inmobiliarios locales— es lo que define a urbanismo de *retail*, pensado desde y para la promoción del consumo de objetos, de servicios, de canales logísticos, de suelo, de data, etc.

Con ello, el urbanismo de *retail* es una actividad que desencadena mercados inmobiliarios especulativos, mercados bursátiles volátiles y valores simbólicos y sociales en constante redefinición por las tendencias globales de la moda. En esta ‘ciudad de consumo’, las otras funciones urbanas (por ejemplo, educación, recreación, transporte, cultura o salud) dependen de

las configuraciones espaciales del consumo, las que aglutinan todos estos servicios anteriores en planes maestros basados en la accesibilidad del cliente/consumidor, y no necesariamente del ciudadano.

El urbanismo de *retail* tendría tres posibles dimensiones que afectan al ámbito urbano, y que sería posible observar para el caso analizado del CC.

1. Por un lado, los proyectos urbanos de urbanismo de *retail* son la materialización arquitectónica del marketing, publicidad y moda global, y son pistas de aterrizaje a lo local de las redes globales de logística y distribución de una masiva producción en masa deslocalizada (ubicada principalmente en países asiáticos) que afectan los precios de suelo local y desencadenan procesos especulativos de financiarización urbana. El urbanismo de *retail* sería la resultante urbana de la planificación de la infraestructura física para las redes globales de producción y consumo.
2. Por otro lado, tanto la presencia de fondos de inversión transnacionales de cadenas corporativas, como la titulización de flujos de arrendamiento de las tiendas en bolsas de valores locales y extranjeras, son parte de algunos de los instrumentos financieros que es posible encontrar operando en un centro comercial ubicado urbano. En el caso chileno, donde los *retailers* también pueden administrar bancos y otorgar créditos hipotecarios a sus clientes, sin los requisitos que suelen imponer los bancos, los resultados urbanos de la dimensión financiera del urbanismo de *retail* se vuelven aún más complejos de trazar, a medida que los fondos financieros ligados a ello se reubican en millones de préstamos personales para el consumo y el endeudamiento local. Los millones prestados por el comercio minorista e invertidos en viviendas privadas son otra prueba de los impactos del urbanismo de *retail* en la ciudad.
3. Por último, existe una tercera dimensión cultural del urbanismo minorista que tiene que ver con su significado como signo. El significado social del consumo en un mundo globalizado hace de cada centro comercial una 'puerta' que se abre al resto del mundo, convirtiéndolo en un artefacto de la globalización (De Mattos, 2016). La ubicación —o ausencia— de esta infraestructura tiene un impacto sustancial en la sociedad que sus habitantes pueden crear.

METODOLOGÍA

Para este trabajo se utilizó una metodología basada en trabajo de revisión y catalogación de archivos de fuentes secundarias, que revisa los cambios normativos y analiza los nuevos usos urbanos del área inmediatamente

adyacente al Costanera Center. Esta revisión se hizo de manera cronológica. El análisis de prensa se realizó en medios de prensa de circulación nacional. Por otro lado, y para complementar la discusión, se revisaron los autores más relevantes de la bibliografía relativa al *retail* y su impacto en la ciudad, en Europa y América Latina.

Se examinaron 380 piezas, desde el año 2000 a la fecha, publicadas en cuatro diarios de circulación nacional (EMOL, *El Mercurio*, *La Tercera*, Pulso) a través de sus portales digitales, accedidos mediante suscripciones de gratuitas y de pago. Se organizaron y analizaron por los siguientes ámbitos: Económico, Efectos Comerciales, Impacto Urbano, Legal, Político, Accidentes e Incidentes, Otros.

Junto con ello, se evaluaron documentos solicitados por Ley de Transparencia N.º 20.285 (Oficio de la Municipalidad de Providencia N.º 3.212, firmado por Matthei, 2021), relativos al Plan "Providencia Centro Oriente", desarrollado en 2019 por el Departamento de Asesoría Urbana como parte del Plan de Movilidad y Espacio Público y presentado en sesiones del Consejo Municipal.

RESULTADOS

Se seleccionaron eventos relevantes para la comprensión de la evolución de los hechos, buscando reconocer la lógica del urbanismo de *retail* que opera como 'motor' o como 'reflejo' de dichos cambios. Se organizaron a través de una línea de tiempo (Figura 1) donde se presenta, de manera visual y didáctica, la larga evolución del proyecto y los diferentes actores involucrados en este proceso. Dichos eventos se categorizaron en diversas temporalidades sincrónicas: 1) el avance y transformación del proyecto arquitectónico de Cencosud (azul); 2) la evolución de la infraestructura pública colindante, administrada por organismos de Estado como el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (Minvu), el Ministerio de Obras Públicas (MOP), el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), la Intendencia de Santiago, entre otros (verde); 3) la evolución de infraestructura privada que aparecen en dicha zona de la ciudad durante este tiempo (rojo); y 4) la evolución de la normativa municipal y de los instrumentos de planificación territorial (gris) y que aportaron significativamente a la transformación de este pedazo de ciudad, con las consecuencias que esta trajo a nivel comunal y metropolitano.

La linealidad y la convergencia histórica del proyecto urbano

Costanera Center se instaló sobre una parte un terreno industrial desocupado en 1978 cuando la Compañía de Cervecerías Unidas (CCU) dejó su fábrica de Providencia para instalarse en una nueva planta en Renca.

**Línea de tiempo
Costanera center**

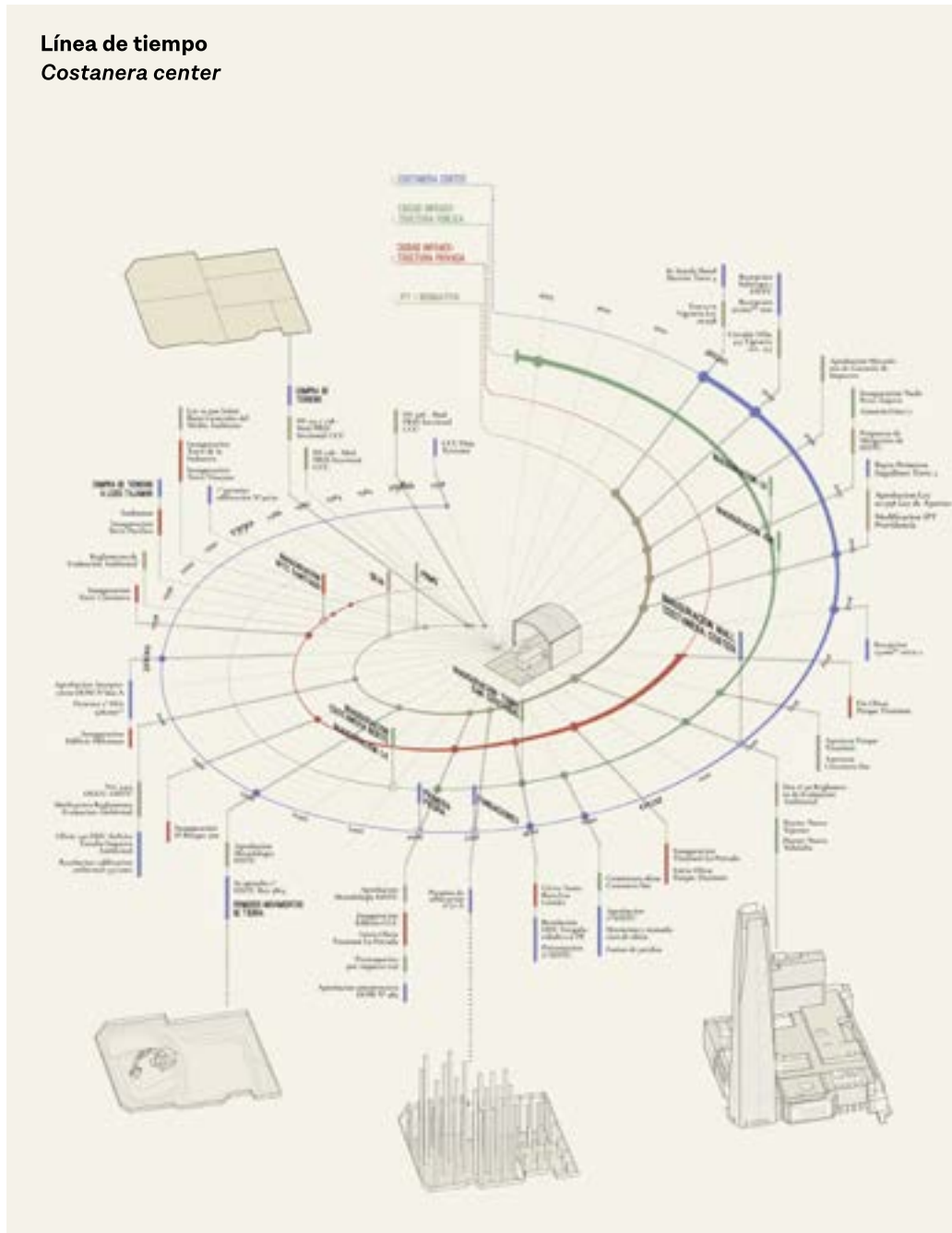


Figura 2
Línea de tiempo del Costanera Center
Nota. Ilustración de Javiera Pizarro.

El amplio paño disponible para el desarrollo suscitó en 1980 la elaboración de un Plan Seccional, subsidiario al Plan Intercomunal de Santiago (MOP, 1960), junto con los Decretos Supremos 308 y 158, en 1980 y 1985 respectivamente. El primero modificó el P.R.I. 1960, estableciendo condiciones de uso de suelo, edificación y vialidad para el sector ubicado entre las avenidas Costanera Andrés Bello, Presidente Riesco, Vitacura y Nueva Los Leones. El segundo, lo volvió a modificar, estableciendo nuevas líneas oficiales y de edificación, así como normando la resolución de los accesos a las edificaciones que se construyan allí. Asimismo, estableció la desafectación de bienes nacionales de uso público en lo que respecta a los polígonos adyacentes al terreno de la ex CCU. Esto sería efectivo una vez que se realizara una serie de modificaciones viales y trazados de nuevas vías⁴.

Este Plan Seccional tuvo varias modificaciones sucesivas, introduciendo y retirando una figura polémica y significativa para el devenir del proyecto: la indicación de hacer a los desarrolladores los responsables de ejecutar las obras de vialidad que se demandaran en el lugar. Este requerimiento es de radical importancia para entender la discusión que continuará durante décadas. Era un primer intento por delegar en los privados la ejecución del espacio público, entendido esto como una mitigación a sus externalidades. Una serie de modificaciones posteriores a los planes locales y metropolitanos con referencias y derogaciones confusas, dejaron al polígono con una normativa laxa, contra la cual el megaproyecto obtuvo su primer permiso de edificación en 1991. Este permiso fue obtenido por la inmobiliaria Las Verbenas, que declaró una construcción de 241.377 m² en un terreno de 32.132 m². Dos años después se inaugurarían dos torres de oficinas muy importantes del sector, correspondientes a desarrolladores de la competencia directa de Cencosud: la Torre de la Industria⁵, y la Torre Vitacura⁶, ambos proyectos de Abraham Senerman (hoy grupo Sencorp).

Impulsado por un consorcio económico poderoso y con accionistas transnacionales, Costanera Center se hizo acreedor de obstinados detractores, los que han interpretado como franca ilegalidad muchas de sus operaciones. La sociedad civil fiscalizó el proceso en detalle, presionando por reintroducir mecanismos para la internalización de los efectos del proyecto sobre la ciudad. La Ley sobre Bases del Medio Ambiente (Ley N.º 19.300 de

⁴ Se trató de las siguientes vías: Nuevo trazado para la avda. Costanera Andrés Bello, desde la av. Los Leones hasta el Puente Los Salde, incluyendo la vía de empalme con la rotonda Edmundo Pérez Zujovic. Trazado propuesto como prolongación de avda. Isidora Goyenechea, desde avda. Vitacura hasta empalmar con el nuevo trazado de la avda. Costanera Andrés Bello. Trazado propuesto como prolongación de calle Tajamar, desde avda. Vitacura hasta empalmar con el nuevo trazado de la avda. Costanera Andrés Bello.

⁵ La torre de la industria tiene 52.000 m² y 33 pisos.

⁶ La torre Vitacura tiene 35.500 m².

1994), vigente a partir de 1994, era un instrumento amplio y ambicioso para la mitigación de externalidades, aunque hacía foco en los activos ambientales de gran escala. No obstante, fue usado como primer instrumento de control urbanístico sobre Costanera Center.

En 1995, la revista *La Nación* empezaría a acuñar el término ‘Sanhattan’ para referirse a esta zona de la ciudad, aludiendo a la similitud de este sector con la zona de Manhattan en Nueva York, debido, principalmente, a la proliferación de edificios de oficinas de gran altura. Este crecimiento seguiría durante los siguientes años, con la inauguración de las torres Pacífico (Senerman) y World Trade Center (WTC), así como la Torre Costanera⁷ (Senerman) en 1998. En este momento, la inmobiliaria Las Verbenas ya había concretado la compra del Colegio Tajamar, para ampliar el paño que tendría destinado a su proyecto de *megamall*.

El año 2000, una versión preliminar del *megamall*⁸ y sus torres fueron sometidos a la primera Declaración de Impacto Ambiental (DIA) por 528.000 m². Casi al mismo tiempo, se inauguró el edificio Milenium en Vitacura, solo unas cuantas cuadras hacia el oriente de Costanera, proyecto de Senerman, haciendo énfasis en sus efectos sobre la contaminación atmosférica. Costanera logró la aprobación municipal de un nuevo anteproyecto, declarando 491,794 m² construidos en un terreno de 46.007 m². Las monumentales obras de construcción parecían ser así el problema más considerable y, aunque el proceso involucró a ocho reparticiones del gobierno, prometía acabar de forma expedita. Eso hasta que el Ministerio de la Vivienda observó la necesidad de agregar un estudio de impacto vial en 2002 (Oficio N.º 114 DDU), condicionando la aprobación ambiental no solo a la evaluación de tránsito sino al compromiso de ejecución de las medidas de mitigación correspondientes. El Ministerio de Transportes no tenía establecidos los mecanismos para medir los impactos ni tampoco para materializar las mitigaciones y, ese mismo año, hubo de crearse un nuevo instrumento: los Estudios de Impacto en el Sistema de Transporte Urbano (EISTU).

Los desarrolladores reclamaban que la ejecución de las obras viales estaba mitigando el impacto de otros desarrollos. En el intertanto se habían inaugurado más de una decena de torres de oficinas en el barrio, que aportaban con sus estacionamientos a la congestión, sin haber tenido que cargar con las obras que se le exigían a Cencosud. En 2005 se abre la nueva terminal de la Línea 4 del metro en la ya existente estación de metro Tobalaba de la Línea 1, y la autopista Costanera Norte, impulsada por el Estado, y que inyectaba otra dosis de automóviles a la zona. A punta de aprobaciones

⁷ La torre Costanera tiene 53.300 m² de construcción.

⁸ Declarando 491.794 m² construidos en un terreno de 46.007 m².

parciales, Costanera Center pudo comenzar sus obras en 2006⁹, incluyendo ahora el rascacielos diseñado por Cesar Pelli. Ese mismo año se inició la construcción del edificio Titanium La Portada, otra edificación de gran altura en las proximidades del Costanera que sería inaugurado cuatro años después como parte de un gran proyecto de parque, comercio y estacionamiento. En 2007, el túnel San Cristóbal —llamado también túnel El Salto-Kennedy o variante Vespucio-El Salto-Kennedy— se sumó a la infraestructura vial del sector, conectando las comunas de Huechuraba y Providencia a través del cerro San Cristóbal (más precisamente el cerro Tupahue).

Sin ser más que una colosal excavación en el terreno y una amplio debate entre personalidades empresariales y políticas, Costanera Center ya significaba muchas cosas: por una parte, el rascacielos era el hito símbolo del empresariado chileno, su capacidad de inversión y generación de empleo, incluso con cierto enfoque de género basado en empleos terciarios feminizados (Cárdenas, 2021), y su obstinación y perseverancia para erigirse pese a todo, asentada en los espaldarazos de las autoridades locales (*Alcalde Labbé: Permisos para Costanera Center “están de acuerdo a la norma”, 2006*). Por otra, el *shopping center* era una máquina de producción de flujos ascendentes, tanto financieros como metafóricos (*La carrera por el cielo de Sanhattan, 2005*), que auguraban tanto el colapso vial como la debacle moral del consumismo urbano (*Barrio El Bosque Norte recibirá 20 mil autos más de aquí al 2010, 2007*), todo en una seguidillas de cambios normativos y acuerdos legales aún por indagar (Cociña, 2007, 2009).

Las exigencias planteadas a Cencosud derivadas del impacto vial se encumbraron hasta incluir dos puentes sobre el río Mapocho, tramos de vías de cinco carriles, una gran pasarela peatonal (que en algún momento se exigió soterrada) y, la más difícil de digerir para el consorcio: un túnel que llegó a medir más de medio kilómetro para empalmar los estacionamientos del *megamall* con una autopista de existencia incierta (Zúñiga, 2008). En enero de 2009, y luego de haber presentado un segundo EISTU y de una resolución del DDU sobre irregularidades en el permiso de edificación, Cencosud paralizó las obras del Costanera Center. Luego de una larga negociación sobre su ejecución por etapas y una fusión de predios, este fue finalmente inaugurado en 2012. Durante ese mismo año se finalizaron los trabajos de los puentes comprometidos: Nueva Tobalaba y Nueva Tajamar, ejecutados por Cencosud y el MOP.

Con menos estacionamientos que los planeados, pero dejando fuera también el costoso e incierto túnel de conexión con la autopista, la torre, aunque estaba lista, no obtuvo la recepción definitiva y permaneció, por

⁹ Los movimientos de tierra se habían iniciado en 2004, pero en 2006 se colocó la primera piedra.

unos años más, impactante y simbólicamente vacía. En 2015 se logró el permiso de recepción definitiva de 15.000 m² correspondientes a la Torre 2 y recién en 2016 llegaron sus primeros inquilinos: la farmacéutica transnacional Bayer. Al año siguiente, en 2017, se anunció oficialmente el proyecto de la Línea 7 del Metro de Santiago, poco antes de la inauguración de la Línea 6 que llevaba ya varios años en construcción, y cuya estación de término era Los Leones, relativamente cercana al Costanera Center. Ese mismo año se inauguró la remodelación de la rotonda Pérez-Zujovic —ahora llamada ‘nudo’ o ‘puente’— en las cercanías del *megamall*, pero hacia la comuna de Vitacura.

A pesar del retraso en la apertura de la torre, los efectos del funcionamiento del *megamall* en la peatonalidad circundante fueron evidentes. Aun sin los millares de peatones que inyectaría el funcionamiento total del rascacielos, el comercio no formalizado que se instaló de modo permanente en la secundaria calle Luis Thayer Ojeda evidenció que una nueva infraestructura peatonal era necesaria (Polanco, 2013). Además, CC y su efecto en la dinamización peatonal, con la consecuente la instalación del comercio ambulante, promovió un intenso debate intersectorial sobre la legalización de los ambulantes o su erradicación, que reunió a la Policía de Investigaciones PDI, Carabineros y al Servicio de Impuestos Internos (SII) (Águila, 2018).

Los paradigmas de la planificación urbana comenzaban a girar hacia la movilidad sustentable y, sin embargo, las mitigaciones pendientes de Costanera Center estaban destinadas a los autos particulares y esos dineros no serían utilizados de otra manera, pese al conflicto de interés con las autoridades (Cárdenas, 2018). El municipio había planificado una renovación del barrio poniendo a los peatones como prioridad, el que conseguiría financiamiento gracias a un instrumento sin precedentes que fuera creado como respuesta a la discusión sectorial sobre los impactos de los *malls*: la Ley de Aportes al Espacio Público (Ley N.° 20.958 de 2020). Dicha ley, aprobada en 2016, pero cuya entrada en vigor sería recién a fines de 2020, permitió viabilizar y destrabar el nudo entre culpas, responsabilidades y acciones a tomar. Gracias a la aprobación de la subetapa 1 de la EISTU y la recepción definitiva de 50.000 m² más de área construida por parte de la Municipalidad de Providencia, en 2020 se pudo instalar el hotel Marriot en la torre 4.

Pero la llave de salida para destrabar Costanera Center se resumió en el hecho de que la Ley de Aportes al Espacio Público permite caucionar las mitigaciones en dinero, garantías que eventualmente vencen y se transforman en fondos públicos para las autoridades locales. Así, si el escenario urbano cambia en el transcurso de un proyecto o el gobierno de ciudad fija otras prioridades, puede hacer uso de esos dineros para materializar obras en el espacio público. La discusión en torno al *mall* y sus autos derivó en

una normativa para crear el espacio contrapuesto a la caja cerrada comercial, pero tomando de ella su principal fuente de recursos.

A la fecha de este artículo (2023), aún quedan dos obras de infraestructura de transporte ya anunciadas para el sector, y que quedan pendientes de ser finalizadas: la inauguración del Teleférico Bicentenario (concesión MOP) y la Línea 7 del metro de Santiago, que cruzará el eje Alameda-Providencia en Tobalaba, y se extenderá hacia Vitacura y Las Condes.

DISCUSIÓN

A través del análisis cronológico y contextual de los hechos que enmarcan el desarrollo urbano del sector, esta línea de tiempo, expresada a modo de infografía, evidencia la participación simultánea de distintos actores que ejercen su influencia en la ciudad, actuando directamente sobre el tejido urbano, y afectando decididamente su transformación. La irrupción del Costanera Center no es un resultado, pero tampoco el único detonante de estos procesos. No hay un antes y después de su aparición, sino que esta es en sí misma un proceso de transformación de la ciudad determinado por el urbanismo del *retail*.

Junto con el explosivo aumento de tráfico vehicular y peatonal, la peatonalización de calles secundarias, construcción de puentes, túneles, autopistas subterráneas y pasarelas elevadas, Costanera simboliza los procesos urbanos de negociación, debate y lucha en la producción social del espacio (Lefebvre, 1991) y el sentido apoyo estatal a la generación de capitales privados en base a la mercantilización de la ciudad y sus procesos. Al respecto Lefebvre destacó el surgimiento de una nueva ‘sociedad burocrática de consumo dirigido’ (Lefebvre, 1991), donde lo urbano se habría convertido en un medio de producción capitalista, reemplazando el rol que la industria tuvo para el desarrollo económico desde los tiempos de la Revolución Industrial. Pero Lefebvre también declara que lo urbano se habría convertido en un “producto de consumo” (Lefebvre, 1991, p. 80), entendiendo con esto una doble dimensión del término: lo urbano consume naturaleza y es un bien consumible en sí mismo. Es decir, estaríamos frente a un fenómeno urbano donde el espacio es productivo y productor al mismo tiempo, consumible y consumidor a la vez. En este sentido, la ‘revolución urbana’ que plantea Lefebvre es la base conceptual para el análisis del shopping mall como artefacto de y para el consumo, donde sus efectos permitirían evidenciar los procesos mediante los cuales la producción de lo urbano reemplaza a la producción industrial en las dinámicas de acumulación y crecimiento en esta nueva fase del desarrollo capitalista.

Pero los efectos burocráticos del consumo dirigido por la planificación territorial del urbanismo de retail no solo aparecieron después de la

inauguración del *megamall*. En los más de 40 años de avatares del proyecto, se resumen los procesos urbanos de negociación, debate y lucha en la producción social del espacio. Costanera Center expresa como pocos casos los alcances de la dispersión de la economía del consumo y el concepto de urbanismo de *retail*, superando las líneas de acción sobre el capital y la cultura, para incidir directamente en la concepción del espacio a través de la normativa urbanística. Así, la historia del *megamall* resume también la historia de la planificación territorial de Santiago, trazando sobre sí los ejes de la discusión urbana, la historia sobre los instrumentos financieros y sus efectos en la rentabilización del suelo urbano, y la historia de la evolución del rol simbólico de este megaproyecto en la cultura local.

El urbanismo de *retail*, en este caso, se refiere a la instalación secuencial de la infraestructura para el consumo, pero también revela la coerción entre la gobernanza institucional — incluyendo los instrumentos de planificación territorial, si existen— con los lobbistas inmobiliarios —convenciendo con éxito a los alcaldes y burócratas de los ‘roles extendidos’ que la infraestructura de *retail* aporta a la ciudad en la creación de espacios pseudopúblicos para los consumidores—.

Las tres dimensiones del urbanismo de *retail* —dimensión urbana, financiera y cultural— estarían presentes en el caso de Costanera Center y, como se observa en los resultados, habrían sido implementadas en suelos urbanos como resultado de inversiones multisectoriales, que proliferan dentro de una legislación laxa proveniente de un marco de gobernanza urbana neoliberal, y que combinan diferentes escalas geográficas y temporales de producción de valor y bienes, dentro de un marco cultural para la circulación y reproducción de valor.

Tanto Costanera Center como su entorno confirman que el urbanismo de *retail* es uno de los muchos resultados de la neoliberalización urbana, así como es también un mecanismo de producción de valor, en un proceso socioespacial dialéctico que reside en el consumo como su principal motor —y ya no en la producción como motor— para la reproducción de la riqueza (Lefebvre, 1991). Por lo tanto, tanto Costanera Center como cada centro comercial son, al mismo tiempo, un lugar para comprar bienes, marcas y valores (dimensión cultural); un lugar donde los inversores alquilan mediante la especulación de suelos y la renovación urbana (dimensión urbana); un lugar donde el capital financiero va más allá, utilizando hipotecas, préstamos y titularizaciones (dimensión financiera). Costanera Center es producto de una lógica espacial de consumo que reestructuró la ciudad a través de un urbanismo de *retail*, pero a la vez produjo y produce nuevas reestructuración que dicha lógica promueve en el territorio. Las externalidades asociadas al centro comercial, la creación de instrumentos normativos para mitigarlos, la presión y acción de los privados en el espacio urbano y la agenda de

infraestructura pública en el sector sintetizan los componentes esenciales que caracterizan la producción neoliberal de la ciudad. Para recomponer este relato se ha hecho un análisis cronológico, tomando como fuentes los distintos instrumentos de planificación territorial, documentación de organismos públicos y la intensa discusión en prensa sobre el proyecto.

Una gran cantidad de obras de infraestructura se concentran en el sector de Costanera Center, explicando la alta congestión de flujos e intensidad de usos, pero también dando cuenta de lo que subyace a toda esta negociación y aparición de instrumentos: un giro a una ciudad más peatonal, sustentable, con espacios públicos y áreas verdes de calidad.

El cierre de negocios locales y llegada de cadenas de *retail* internacional pueden analizarse bajo las teorías de resiliencia comercial de los sistemas urbanos de *retail*. No obstante, la llegada del *megamall* también generó efectos menos analizados por la literatura internacional, como el aumento del comercio ambulante y la instalación de revendedores de mercancías pirata. Sus debates intersectoriales entre la formalización de un nuevo barrio comercial híbrido, entre formatos permanentes y otros temporales, y la total aniquilación de los nuevos comerciales informales, es una muestra de los efectos culturales que este proyecto detonó. ¿O fueron estos debates los que evidenciaron la importancia de planificar el territorio ‘antes’ de la llegada de estos megaproyectos? Queda para futuras discusiones si la llegada de un nuevo plan de ordenamiento territorial fue inspirada por el novedoso aumento de peatonalidad comercial entorno al *megamall*, o si fue un instrumento del populismo de las autoridades locales frente a grandes proyectos con cobertura mediática nacional. Con todo, el Costanera Center de aspecto moderno y vidriado, se rodea hoy de una informalidad propia de las economías terciarias latinoamericanas, constituyéndose así en un espacio híbrido de cultura local, consumo global y normativas fluctuantes.

Más detalle merece la discusión sobre el cambio normativo en compás con la apertura de nuevos proyectos impulsados por fondos de inversión. Como se observa, la dinamización del barrio viene de la mano de debates que Cencosud como símbolo tuvo que inaugurar (Astudillo, 2009), desenredar y aplanar el camino para que otras inversiones privadas, con menos cobertura medial, se instalaran sin tanto ruido y con más tácticas de fuerza, como planteaba el urbanista Marcial Echeñique en una columna (Echeñique, 2012). Así queda manifiesto al observar la sincronidad de la apertura de otras inversiones privadas con los hitos mediáticos y políticos que rodearon al Costanera Center, la ausencia de liderazgos coordinados que, en palabras de Echeñique, “cortaran el queque”¹⁰ de la ciudad a repartir cual trozos de pastel.

¹⁰ “...tampoco es lógico que Costanera Center se haga cargo de todos los errores urbanísticos de la zona y de los impactos que generan otros proyectos. Aquí falta alguien que “corte el queque” y tome la responsabilidad sobre el territorio” (Echeñique, 2012, s. p.).

CONCLUSIONES

A seis meses de su apertura, el 4 de diciembre de 2012 el diario *El Mercurio* publicaba una nota con la foto del Costanera Center titulada “Nueva política de desarrollo urbano creará mecanismo que evite ‘atentados’ en la ciudad” (Valencia, 2012), reseñando la cita con la que el ministro Vivienda y Urbanismo del primer gobierno de Sebastián Piñera, Rodrigo Pérez, presentó el proyecto de ley para la nueva Política Nacional de Desarrollo Urbano. Con el objetivo de mejorar los resguardos tanto para edificios patrimoniales como para entornos saturados, la nueva Política Nacional de Desarrollo Urbano propuso profundas modificaciones a los cuerpos legales y un cambio a la institucionalidad vigente, planteando una modificación de la Ley General de Urbanismo y Construcción y buscando modificar las leyes orgánicas de los ministerios, específicamente, el Minvu, Transportes, Bienes Nacionales, incluso de la Subsecretaría de Desarrollo Regional, así como también la Ley de Municipalidades, según lo señalado por José Ramon Ugarte, asesor del MINVU de la época, sobre la necesidad de proponer “... una reorganización del aparato público en la materia y (...) ‘crear un ‘macro-ministerio’ de la Ciudad y el Territorio” (Ugarte citado en Valencia, 2012).

El ‘atentado’ urbano que significó la apertura de Costanera Center dejó en evidencia un cráter de incertidumbres en lo que concierne la planificación de la ciudad, el cual sigue abierto y generando situaciones similares, como el recientemente inaugurado MUT Mercado Urbano Territoria, a solo 300 m del Costanera Center.

Las causas que lo permitieron y los efectos en la dinamización del debate urbanístico y planificador que generó Costanera Center no puede sino colocarlo en un puesto privilegiado en la historia de la ciudad chilena y de la gobernanza neoliberal comparada. Este expresa como pocos casos los alcances de la dispersión de la economía del consumo y el concepto de urbanismo de *retail*, superando las líneas de acción sobre el capital y la cultura, para incidir directamente en la concepción del espacio a través de una normativa urbanística diseñada para la promoción de consumo por sobre otras actividades urbanas. Así, la historia del *megamall* resume también la historia de la planificación territorial de Santiago, trazando sobre sí los ejes de la discusión urbana local.

A través de la revisión de este caso en clave cronológica y sobre la base de fuentes secundarias de prensa y documentos técnicos de planificación territorial, es posible afirmar que el fenómeno de urbanismo de *retail* tiene distintas expresiones en el espacio y en el paisaje urbano, encarnadas en el ciclo de eventos que resume a este caso. La utilización de una metodología mixta permitió explorar el fenómeno estudiado desde distintas perspectivas y lograr un entendimiento más profundo del caso, y, eventualmente, aprender de sus vicisitudes.

Una manera particular en que se representa espacialmente el urbanismo de *retail*, se relaciona con la resiliencia de este por sobre el entorno construido. El *retail* prevalece. En el contexto chileno, estos *megamalls* generan una suerte de seguridad en su entorno comercial próximo y particularmente en las avenidas en las que se sitúan, resguardando al resto del comercio minorista, tanto como para dinamizar el nuevos formatos comerciales en su entorno. Esto difiere de la experiencia europea, en donde los *shopping centers* actúan como catalizadores de la decadencia para el comercio minorista tradicional y colindante.

Costanera Center, por el contrario, representa un ‘centro gravitacional’ que modela su entorno próximo en relación con el comercio y las relaciones de consumo. Tanto como motor del cambio, como reflejo de la acción e inacción de otros, este caso debe ser estudiado en profundidad por futuros enfoques interdisciplinarios.

REFERENCIAS

- Águila, F. (7 de marzo de 2018). Combate al comercio ilegal: Las acciones con que Providencia y Santiago buscan enfrentar este problema. *El Mercurio Online*. <https://www.emol.com/noticias/Nacional/2018/03/07/897726/Las-labores-que-realizan-los-municipios-de-Providencia-y-Santiago-para-combatir-el-comercio-ilegal.html>
- Alcalde Labbé: Permisos para Costanera Center “están de acuerdo a la norma” (25 de julio de 2006). *El Mercurio Online EMOL*. <https://www.emol.com/noticias/nacional/2006/07/25/226227/alcalde-labbe-permisos-para-costanera-center-estan-de-acuerdo-a-la-norma.html>
- Astudillo, A. (19 de diciembre de 2009). Bachelet en Costanera Center: Es un símbolo de la reactivación y mejoría del empleo. *La Tercera*. <https://www.latercera.com/noticia/bachelet-en-costanera-center-es-un-simbolo-de-la-reactivacion-y-mejoria-del-empleo/#>
- Barata-Salgueiro, T., & Guimarães, P. (2020). Public Policy for Sustainability and Retail Resilience in Lisbon City Center. *Sustainability*, 12(22). <https://doi.org/10.3390/su12229433>
- Barrio El Bosque Norte recibirá 20 mil autos más de aquí al 2010 (21 de abril de 2007). *El Mercurio*.
- Beuf, A. (2020). Centralidad y policentralidad urbanas: interpretaciones, teorías, experiencias. *Espiral*, 1(2), 131-155. <https://doi.org/10.15381/espiral.v1i2.17135>
- Cachinho, H. (2014). Consumerscapes and the resilience assessment of urban retail systems. *Cities*, 36, 131-144. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2012.10.005>
- Cárdenas, R. (5 de febrero de 2018). Torre Costanera: Matthei se reúne con contralor y reitera que no perdonará “ni un peso” a Cencosud. *La Tercera*. <https://www.latercera.com/nacional/noticia/torre-costanera-matthei-se-reune-contralor-reitera-no-perdonara-peso-cencosud/58350/#>
- Cárdenas, L. (31 de octubre de 2021). Estudio inédito en centros comerciales: trabajadores bordean los 100 mil y la mayoría son mujeres. *La Tercera*. <https://www.latercera.com/earlyaccess/noticia/estudio-inedito-a-centros-comerciales-trabajadores-bordean-los-100-mil-y-la-mayoria-son-mujeres/LFJMO7ZLK5DYVIMFI4XP3SEMUY/#:~:text=Las%20mujeres%20son%20mayor%C3%ADa%20entre,ya%20el%2040%25%20del%20total>
- Carreras, C., & Frago, L. (2020). Retail Heritage and Tourism: The Emblematic Shops of Barcelona. *Journal of Applied Business and Economics*, 22(8), 8. <https://articlearchives.co/index.php/JABE/article/view/1032>
- Cencosud. (2022). *Memoria Anual 2022*. https://www.cencosud.com/cencosud/site/tax/port/fit_documento/taxport_2_7_187_1.html
- Cociña, C. (20 de diciembre de 2007). La Polémica de Costanera Center. *Plataforma Urbana*. <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2007/12/20/costanera-center-%c2%bfconstruccion-ilegal/>
- Cociña, C. (15 de diciembre de 2009). ¿Y qué se gana con la reactivación de Costanera Center? *Plataforma Urbana*. <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2009/12/15/%c2%bfy-que-se-gana-con-la-reactivacion-de-costanera-center/>
- De Mattos, C. A. (2016). Financiarización, valorización inmobiliaria del capital y mercantilización de la metamorfosis urbana. *Sociologías*, 18(42), 24-52. <https://doi.org/10.1590/15174522-018004202>
- De Simone, L. (2017). Retail urbanism: the neoliberalization of urban society by consumption in Santiago de Chile. En C. Boano y F. Vergara (Eds.), *Neoliberalism and Urban Development in Latin America* (pp. 97-114). Routledge
- De Simone, L. (2018). Instalando la ciudad del consumo: El palimpsesto urbano del primer shopping mall chileno en el fundo San Luis, Santiago. *EURE (Santiago)*, 44(133). <http://dx.doi.org/10.4067/s0250-71612018000300091>
- Decreto Supremo N.º 158 de octubre 1985. Modifica Plan Intercomunal De Santiago y desafecta bienes nacionales de uso público que indica. Ministerio de Vivienda y Urbanismo. 8 octubre 1985. <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?i=185776>
- Decreto Supremo N.º 308 de noviembre 1980. Modifica Plan Intercomunal de Santiago, en El Sector Comprendido entre la Avda. Costanera Andres Bello, Avda. Presidente Riesco, Avda. Vitacura y Nueva Los Leones. 3 de noviembre de 1980. <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?i=184515>
- Delgado, J., Buil, T., Esteban, M., & García, M. (2019). Proximity Trade and Urban Sustainability: Small Retailers' Expectations Towards Local Online Marketplaces. *Sustainability*, 11(24), 7199. <https://doi.org/10.3390/su11247199>

- Echeñique, M. (12 de febrero de 2012). Cómo desatar el nudo ciego. *La Tercera*. <https://www.latercera.com/noticia/como-desatar-el-nudo-ciego/#>
- Frago, L. (2021). Impact of COVID-19 Pandemic on Retail Structure in Barcelona: From Tourism-Phobia to the Desertification of City Center. *Sustainability*, 13(15), 8215. <https://doi.org/10.3390/su13158215>
- Fernandes, J., & Chamusca, P. (2014). Urban Policies, Planning and Retail Resilience. *Cities*, 36, 170-177. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2012.11.006>
- Hackworth, J. R. (2007). *The neoliberal city: Governance, ideology, and development in American urbanism*. Cornell University Press.
- Hidalgo, R. y Janoschka, M. (2014). *La ciudad neoliberal: Gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Buenos Aires, Ciudad de México y Madrid*. Instituto de Geografía, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Kärholm, M., Nylund, K., & Prieto, P. (2014). Spatial resilience and urban planning: Addressing the interdependence of urban retail areas. *Cities*, 36, 121-130. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2012.10.012>
- La carrera por el cielo de Sanhattan (29 de mayo de 2005). *El Mercurio*, Cuerpo F.
- Lefebvre, H. (1991). *The production of space*. Blackwell.
- Ley N.º 19.300 de 1994. Ley Sobre Bases Generales Del Medio Ambiente. 1 de marzo de 1994. <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=30667>
- Ley N.º 20.285 de 2008. Sobre acceso a la información pública. 11 de agosto de 2008. <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=276363>
- Ley N.º 20.958 de 2020. Establece un sistema de aportes al espacio público. 6 de octubre de 2016. <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1095541>
- Polanco, F. (22 de abril de 2013). Luis Thayer Ojeda se llena de comercio ilegal en sus veredas. 22-04-2013. *El Mercurio*. <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2013/04/22/luis-thayer-ojeda-se-llena-de-comercio-ilegal-en-sus-veredas/>
- Miles, S. (2012). The neoliberal city and the pro-active complicity of the citizen consumer. *Journal of Consumer Culture*, 12(2), 216-230. <https://doi.org/10.1177/1469540512446881>
- Miller, J. C. (2019). Embodied Architectural Geographies of Consumption and the Mall Paseo Chiloé Controversy in Southern Chile. *Annals of the American Association of Geographers*, 0(0), 1-17. <https://doi.org/10.1080/24694452.2018.1535311>
- Ministerio de Obras Públicas. (1960). *Plan Intercomunal de Santiago, aprobado por D.S. N.º 2387 de 10 de noviembre de 1960*. Diario Oficial de 27 de Diciembre de 1960 .
- Matthey E. (2021). Oficio de la Municipalidad de Providencia N.º 3212. Respuesta a solicitud MU228T0006265 de fecha 11 de junio de 2021, de la Sra. Pia Montealegre Beach, Ingreso Externo N.º 3484 de fecha 11 de junio de 2021.
- Pavez, A. (2012). Proyecto Costanera Center. Altos desafíos. BIT. *Boletín de Información Tecnológica*, 19(86). <https://catalogo.extension.cchc.cl/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=32244>
- Poptawska, J. (2021). The Resilience of Urban Retail System in the Face of the COVID-19 Pandemic. The Case Study of Poland. *Sustainability*, 13(24), 13737. <https://doi.org/10.3390/su132413737>
- Oficio N.º 114 de 2002. Estudios de Impacto sobre El Sistema De Transporte Urbano. División de Desarrollo Urbano del Ministerio de la Vivienda.
- Rodríguez, A. (2000). Santiago de Chile Metropolización, globalización, desigualdad 1. *Governance An International Journal of Policy and Administration*, 1-21.
- Salcedo, R. y De Simone, L. (2013). *Los malls en Chile. 30 años*. https://www.academia.edu/3072485/30_a%C3%B1os_de_mall_en_Chile
- Schlack, E., Hidalgo, R., Arce, M., Fariña, C. y Villarroel, K. (2017). Espacios de intercambio comercial en Santiago de Chile: tres maneras de aportar a la esfera pública de áreas urbanas. *Revista de Estudios Sociales*, (60), 87-105. <https://doi.org/10.7440/res60.2017.07>
- Sposito, M. E. B. (2016). *Espaços fechados e cidades-Insegurança urbana e fragmentação socioespacial*. Editora Unesp.
- Sposito, M. E. B. y Góes, E. M. (2015). Grandes grupos económicos, consumo e redefinição de centralidade urbana em cidades medias. En M. E. B. Sposito, C. Bellet, E. S. Melazzo y J. M. Llop, *Urbanización, producción y consumo en ciudades medias/intermediass* (pp. 107-121). Universitat de Lleida.

Stillerman, J., & Salcedo, R. (2012). Transposing the urban to the mall: Routes, relationships, and resistance in two Santiago, Chile, shopping centers. *Journal of Contemporary Ethnography*, 41(3), 309-336. <http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0891241611434551>

Valencia, M. (4 de diciembre de 2012). Nueva política de desarrollo urbano creará mecanismo que evite “atentados” en la ciudad. *El Mercurio*.

Zúñiga, V. (26 de septiembre de 2008). Alcaldes acusan que desacuerdo entre Gobierno y privados retarda obras viales. *El Mercurio*. <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2008/09/26/alcal-des-acusan-que-desacuerdo-entre-gobierno-y-privados-retarda-obras-viales/>