

**Comercio, espacio público y gestión local: el caso de Providencia en Santiago de Chile.**

*Trade, public space and local governance: the case of Providencia in Santiago, Chile.*

Rodrigo Mora - Isabel Zapata

**Resumen**

Sobre la apertura de pasajes peatonales ejecutados por el Municipio de Providencia a partir de 1970, se expone y evalúa la propuesta inicial versus su desarrollo durante los últimos treinta años, al tiempo que se examinan los cambios normativos que la operación ha desencadenado. Destaca la continuidad del proceso en el tiempo, que ha podido adaptarse a los cambios políticos y a los no menos importantes vaivenes económicos del país. Un conjunto de factores parecen haber hecho posible este proceso: un equipo técnico municipal visionario y pragmático con respaldo político de la autoridad, implementando una gestión urbana que ha aunado constancia para la persecución de los objetivos fundamentales y flexibilidad para la adaptación de la normativa y de los lugares de intervención planificados originalmente.

**Palabras Clave**

Santiago de Chile, Municipalidad de Providencia, calles peatonales.

**Abstract**

*The author of this article analyzes and evaluates the original project of the pedestrian side streets by the Municipality of Providencia and the development of said project from 1970 and the following 30 years, also the normative changes caused by the completion of the project are examined here. The process of opening these pedestrian streets has had continuity through time, being able to adapt to the political changes and the considerable economic fluctuations. Some of the factors that have made possible this process are: the municipal technical team that was visionary and pragmatic and also had the political back up of the ones in power. There has been a constant persecution of the fundamental goals of the project and also there has been flexibility to adapt to the normative factors and the places where the intervention was originally planned.*

**Key words**

*Santiago de Chile, municipality of Providencia, pedestrian streets.*

**Sumario**

Introducción

Actividad comercial, desarrollo urbano y espacio público: el caso de la comuna de Providencia

El Plan de Pasajes Peatonales de Providencia

De la historia de la apertura de los pasajes

De las modalidades de los pasajes

Consecuencias económicas y espaciales del Plan de Pasajes Peatonales

Conclusiones

Bibliografía

## Introducción

Buena parte de la agenda social internacional se ha centrado en la importancia que tienen los gobiernos locales en el desarrollo de las ciudades y como motores del mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes. En efecto, dentro de los temas abordados por la Conferencia de las Naciones Unidas Hábitat II (Estambul 1996), se impulsó la idea de reforzar los gobiernos locales y darles más autonomía, toda vez que se consideraba que éstos están más cerca de los problemas reales de la ciudad y por lo tanto pueden dar respuestas más efectivas a ellos. Así, desde autores internacionales como Castells (1996), hasta las recientes aproximaciones latinoamericanas (Jordán, 2000), la necesidad de implementar gobiernos locales más fuertes y eficientes parece ser una voz creciente en el debate urbano.

En el caso chileno, desde la segunda mitad de la década de los noventa, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU), ha impulsado una "reforma urbana" que, entre otros objetivos, busca reforzar la gestión urbana por parte de los gobiernos locales de forma de pasar de *planes a proyectos urbanos* y, de ese modo, construir ciudades más habitables y reales.

En este sentido, ha cobrado especial relevancia la necesidad de incorporar a privados en el desarrollo de las ciudades, de forma tal de permitir la Estado concentrarse en las áreas de baja rentabilidad para el privado, lo que se ha reflejado en la búsqueda de proyectos e instrumentos normativos que permitan al privado aprovechar las oportunidades que brinda la ciudad.

En efecto, el propio Secretario Regional Ministerial MINVU de la Región Metropolitana explicaba al diario El Mercurio el 24 marzo de 2002 la necesidad de incorporar "mecanismos e instrumentos de financiamiento, de compensación, de mitigación, de participación pública y privada, de internalización de costos...()", lo que refuerza la idea de la importancia de la participación privada dentro de la planificación urbana de los noventa.

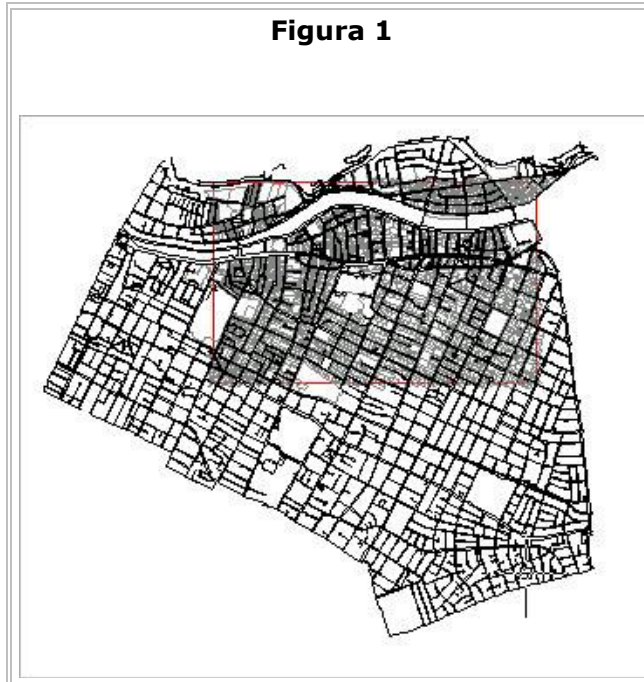
Lo propio ha ocurrido con la normativa urbana, la que en los últimos años ha tendido a flexibilizarse, fijando condiciones más que zonas en que posibles desarrollos inmobiliarios puedan generarse. Un buen ejemplo lo anterior (flexibilización normativa y desarrollo privado), puede encontrarse en el Plan de Pasajes Peatonales, vigente desde hace treinta años y que ha intentado, con relativo éxito, compatibilizar desarrollo urbano, espacio público y actividad comercial en un vasto sector de la comuna de Providencia.

## **Actividad comercial, desarrollo urbano y espacio público: el caso de la comuna de Providencia**

El origen del proceso de gestión urbana local que acá se expone se origina a finales de los años sesenta, cuando parecía evidente que en el sector de la calle Providencia con avda. Ricardo Lyon se estaba formando un subcentro urbano de oficinas que podría facilitar la descentralización de centro tradicional de la ciudad.

Este subcentro venía a ser el producto del desplazamiento, desde la década del cuarenta, de las capas medias capitalinas hacia el oriente, lo que había llevado al gobierno de Eduardo Frei Montalva (1964-70), a iniciar los estudios para el trazado para la línea 1 del Metro. De acuerdo al Plan Regulador de Transporte de Santiago de 1968, este sistema de transporte tendría cinco líneas, una de las cuales, la línea 2, iría por debajo del eje Alameda-Providencia. Iniciadas las obras en 1969, una serie de expropiaciones y cambios de tránsito fueron necesarios, lo que fue aprovechado por la comuna de Providencia para la realización de un seccional que regulara la totalidad del área comercial de la comuna, localizada entonces entre las calles Pedro de Valdivia y Los Leones (ver Figs. 1 y 2).

**Figura 1**





y Jaime Márquez, quienes desestimaron el trazado original propuesto por el Metro, que consideraba ocupar el borde del río Mapocho a partir de la calle Salvador, y propusieron en cambio que éste siguiera por el eje Providencia-Apoquindo hacia el oriente.

Se buscaba así crear una "detención en el desplazamiento"<sup>1</sup>, es decir, una pausa en el ir y venir hacia el centro y el sector oriente de Santiago. Para ello se diseñó la creación de un brazo al sur de avenida Providencia (ver figuras 3, 4 y 5), que sucesivamente se unía y se alejaba de ella y que deja una serie de "islas urbanas" en el sector central. Estas islas estaban unidas sucesivamente por algunas calles existentes que continuarían hacia el sur (Suecia, Ricardo Lyon, Pedro de Valdivia y otras), y permitirían la búsqueda detención, pues servirían de lugares en los que se podría dejar o tomar pasajeros.

**Figura 3**



<sup>1</sup> Al respecto, ver revista AUCA N° 27.

**Figura 4**



**Figura 5**



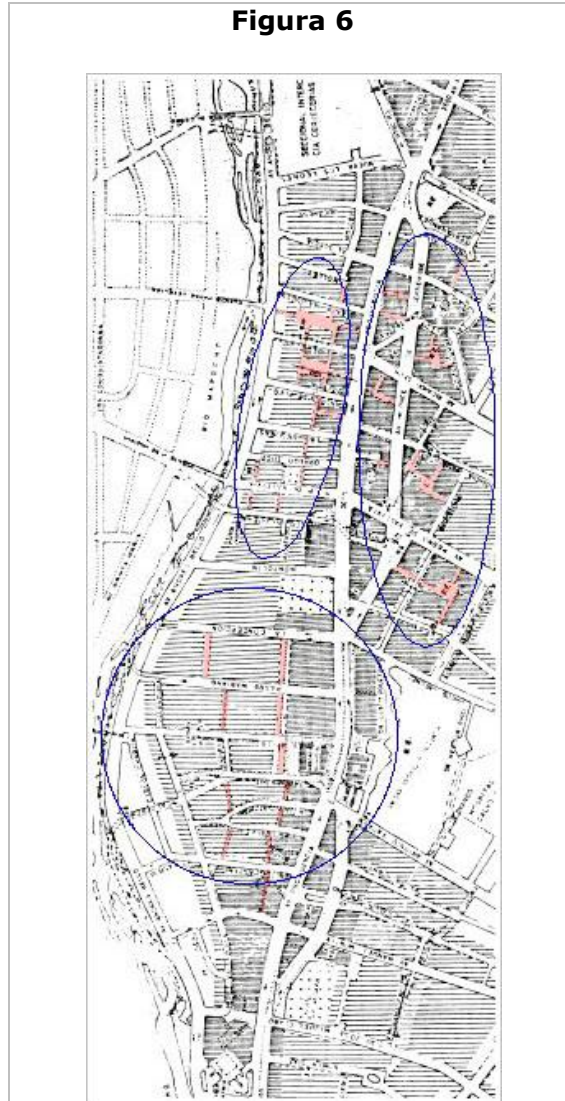
Cabe destacar acá que el "motor político"<sup>2</sup> de la gestión fue el alcalde electo Sr. Alfredo Alcaíno Barros, uno de los pocos alcaldes ratificados por la Junta Militar después del golpe de estado de 1973 y quién no sólo mantuvo el equipo técnico municipal liderado por Bannen, sino también defendió una política regulatoria sobre la ciudad en tiempos donde tales ideas no eran bienvenidas. Tal apoyo ha sido

<sup>2</sup> De acuerdo a lo expresado por el propio German Bannen en la recopilación de información para esta investigación.

continuado, en mayor o menos medida por los alcaldes que lo sucedido tanto durante el régimen militar como posteriormente.

### **El Plan de Pasajes Peatonales de Providencia**

**Figura 6**



Como se mencionó anteriormente, el Plan de Pasajes Peatonales de Providencia tuvo su origen las obras preparatorias de la línea 2 del Metro y comenzó a ser diseñado por el equipo técnico municipal en 1970. Después de tres años de estudio y diversas



presentaciones ante las autoridades municipales, es aprobado el 21 de agosto de 1975, como parte del seccional de Nueva Providencia. Éste define que, en la zona comercial de la comuna, ubicada entre Pedro de Valdivia y Ricardo Lyon, un sistema de galerías perforaría las manzanas, aumentando la fachada comercial y creando diversos espacios públicos (ver Fig.6). Se tejía así una "red" de circulaciones interiores (aunque no necesariamente cubierta) similar a la creada por Karl Brunner en la comuna de Santiago sesenta años antes.

La solución suponía que una "multiplicidad de funciones () que posibilitan una alta densidad de uso, permitiendo tanto vivienda como oficinas y los equipamientos, de turismo, financieros, etc., que generan también la multiplicidad de usos simultáneos del espacio público" (CA 72, 1993: 34). Para ello se trabajó principalmente con las circulaciones en el primer nivel, las que debían eventualmente coordinarse con las salidas del Metro de forma de "llevar a la ciudad al nivel *mezanine*: y también, en algunos puntos, sobre la vereda, lo que permitirá a futuro conexiones peatonales en segundo nivel", y que operaría sobre la vialidad existente en el sector central de la comuna.

La puesta en marcha inicial del Plan de Pasajes Peatonales estuvo ayudada por la legislación vigente de la época, que autorizaba el funcionamiento de corporaciones de desarrollo urbano que funcionaban como entidades privadas, comprando y vendiendo a precios de mercado los paños necesarios para el desarrollo de las obras viales de nueva Providencia. Ya entrado el Gobierno Militar y disuelta la CORMU en 1976, la capacidad estatal de expropiar terrenos para obras urbanas se vio prácticamente anulada, por lo que la construcción de los pasajes interiores definidos recayó en la gestión municipal caso a caso.

El Plan distinguía distintos sectores de aplicación: por un lado perforaba las "islas urbanas" dejadas por la creación de Nueva Providencia (hoy 11 de Septiembre) en sentido norte-sur y oriente-poniente. Al sur y al norte de estas islas las manzanas se perforarían en varias oportunidades, generando una serie de plazas interiores y lugares de encuentro que dinamizarían la creciente actividad comercial del sector.

Entre Costanera y Providencia la densidad de los pasajes propuestos era mayor, concentrándose éstos entre las calles Suecia por el oriente y Pedro de Valdivia por el poniente.

Finalmente, al poniente de Pedro de Valdivia, el sistema propuesto tendía a dividir las alargadas manzanas que unían Providencia con Costanera, de forma de generar una suerte de vía peatonal alternativa a avenida Providencia.

El área ubicada entre Ricardo Lyon y Pedro de Valdivia se consignaba como comercial, lo que se traducía en que la ocupación máxima de suelo para usos comerciales en el primer piso era del 70%, mientras el resto quedaba disponible para uso público. Era esta superficie entonces la que debía ser hilvanada de forma de generar los ansiados



pasajes, formando galerías que generaran secuencias urbanas y espacios públicos que sirvieran al desarrollo comercial de los pisos superiores.

Desde el punto de vista normativo, la apertura de los pasajes quedó consignada en el Artículo 48 de la Ordenanza local, no obstante lo cual, el Plan carecía de un cronograma preciso de ejecución, por lo que dependía de la existencia de desarrollos inmobiliarios en las manzanas para ser concretado. Era necesaria entonces una gestión urbana directa y caso a caso, en la cual el revisor municipal intentaba convencer al desarrollador inmobiliario acerca de la conveniencia de abrir los pasajes interiores de forma "oxigenar" las manzanas interiores y proveerlas de espacio público.

El argumento era que tal espacio público estaría asociado a actividad comercial, de forma que tal proyecto sería rentable para el privado. De acuerdo con German Bannen<sup>3[3]</sup>, la *persuasión* inherente a esta gestión urbana implementada parece no haber sido una tarea fácil, especialmente cuando a principios de los ochenta la actividad inmobiliaria del sector decayó fuertemente.

El sistema debió entonces funcionar en forma *flexible*, adecuando la localización de los pasajes allí donde la realidad lo permitiera. Lo propio sucedió con la naturaleza de las intervenciones, su escala y los estilos con que ellos finalmente fueron resueltos. Se conservó, eso sí, los lineamientos generales de la política, tratando de generar una vía peatonal al norte de avenida Providencia, de forma tal de desahogar los flujos que por allí circulan.

### **De la historia de la apertura de los pasajes**

Hasta finales de los setenta, los pasajes abiertos fueron escasos y asociados a usos preferentemente comerciales, asociados, en términos morfológicos, al formato de caracol. Estos se ubicaban en las inmediaciones de Ricardo Lyon y Avda. Providencia, y aún no incorporaban el mercado de oficinas en su repertorio.

A partir de los años ochenta las intervenciones se vuelven más frecuentes y diversas en su tipología, escala y ubicación, diseminándose hacia las restantes calles intermedias del sector, especialmente Nueva de Lyon y Santa Magdalena, y comprometiendo la recién creada Nueva Providencia.

Un ejemplo importante de este período lo constituye el conjunto Plaza Lyon, de la oficinas de arquitectura Murtinho y Asociados, que aúna diferentes usos (comercial, residencial y de oficinas, a los que se suma una multitienda y un supermercado), en un espacio urbano de calidad y con una bien resuelta articulación con el Metro de Santiago.

---

<sup>3</sup> En entrevista realizada durante el mes de diciembre de 2003.

A partir de 1982, y a raíz de la crisis económica de ese año, las intervenciones se detienen, reanudándose el año 1987 con una serie de proyectos ubicados en el sector norte de avenida Providencia, en las calles Nueva de Lyon y Santa Magdalena. Se constituye así una suerte de vía paralela a avenida Providencia y que en un lapso de siete años une las calles Suecia con Pedro de Valdivia.

Sin embargo, hacia finales de los ochenta, parecía que el mecanismo usado hasta entonces, la persuasión, era insuficiente para alentar al privado en la construcción de los pasajes. Se necesitaba entonces una herramienta que incorporara al privado como ente participante en el diseño del espacio, y que compatibilizara los intereses municipales con los del desarrollador inmobiliario. Surgieron entonces las "compensaciones urbanas", o sistema mediante el cual el municipio premia con metros cuadrados al desarrollador inmobiliario que ceda espacio público al interior de la manzana. De esta forma, el municipio aprovecha su capacidad de "crear suelo" a través del aprovechamiento de su monopolio sobre la normativa urbana.

El mecanismo usado para ello era incrementar en el coeficiente de constructibilidad del terreno, siempre y cuando se cumpliera lo dispuesto por la Ordenanza General de Construcciones y Urbanismo. De esta forma, en 1990 se introduce en el Artículo 48 la letra d) que sanciona que:

*"...aquellos proyectos que consulten pasajes que permitan el libre paso peatonal conectando calle o pasajes existentes o propuestos y en que, el porcentaje de ocupación de suelo de dichos pasajes supere el 30% de la superficie del predio respectivo, se permitirá aumentar la superficie construida por sobre el máximo que autorice el índice de constructibilidad del sector hasta en 5m<sup>2</sup> por cada metro que supere los correspondientes al 30% de la superficie de cada predio, siempre que no sobrepasen las disposiciones y rasantes contenidas en la Ordenanza General de Construcciones y Urbanismo".*

Esto significó que toda cesión para uso público en el primer piso por sobre el 30% obligatorio, era premiada en cinco veces en los pisos superiores. Lo anterior significaba que, vía la apertura de pasajes, el privado podía incrementar su inversión, al tiempo que permitía el desarrollo comercial en los primeros pisos.

Las figuras 7 y 8 muestran, respectivamente, la localización de la totalidad de los pasajes abiertos hasta el 2002<sup>4</sup> y una caracterización de estos, en donde se incluye la modalidad inaugurada a partir de los noventa (ver Fig. 9).

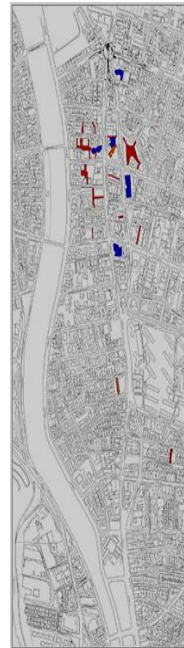
---

<sup>4</sup> Hasta el 2000, la información relacionada con el cálculo de tales superficies permanece en los expedientes de cada obra y no era pública, por lo que para esta investigación ha sido usada la información proporcionada por German Bannen, Jaime Márquez y Sergio Ventura, Director de Obras.

**Figura 7**



**Figura 8**



# REVISTA DE URBANISMO

ISSN 0717-5051

http://revistaurbanismo.uchile.cl



**PERMISO DE EDIFICACION N° 39/97**

**MUNICIPALIDAD DE PROVIDENCIA**  
DIRECCION DE OBRAS

FECHA 25 de Julio 1997  
 (Vence en el plazo de 3 años si no obra comienzo a las obras)  
 Certificado de Línea y Condiciones Previas N° Anteproyecto aprobado el 22 de Nov. 96

Vista los informes recibidos en el Informe N° 1057/97 relativo a la Solicitud de Permiso para Edificar, los planos, especificaciones y presupuesto de la misma obra, aprobados por esta Dirección y considerando que en dicho proyecto se contemplan las disposiciones legales vigentes concierne permito para construir un nuevo edificio

Destinado a COMERCIO Y VIVIENDA de 10 pisos

**ANTECEDENTES**

Ubicación RANSEL MONTT 682 - ORDEN DE MALTA N° 1455 fol. 1918-37-38-39 y 9  
 Propietario SOC. INMOBILIARIA BIO-RAG S.A. Y OTRA Dirección EL CAÑELO N° 2715  
 Arquitecto CARLOS MALDONADO DIAZ Dirección GALVARINO GALLANDO N° 1941  
 Constructor JORGE CISTERNAS LAHERRA Dirección EL CAÑELO N° 2715

SUPERFICIE DEL TERRENO 2.156,23 m<sup>2</sup> Presupuesto de la Obra \$ 1.270.932.447

SUPERFICIES EDIFICADAS				CLASIFICACION	
Subterráneo 3	m <sup>2</sup>	%		DE LA EDIFICACION	<b>B - 2</b>
Subterráneo 2	1.867,21	%		TOTAL GENERAL	<b>10.249,56</b> m <sup>2</sup> <b>444</b> %
Subterráneo 1	1.747,33	%		TOTAL SIN SUBTERRANEOS	<b>6.635,01</b> m <sup>2</sup> <b>307,71</b> %
1º Piso	570,23	26,45	%		
2º Piso	620,00	28,75	%		
3º Piso	784,39	36,30	%		
4º Piso	784,39	36,30	%		
5º Piso	784,39	36,30	%		
6º Piso	784,39	36,30	%		
7º Piso	781,48	36,24	%		
8º Piso	676,04	31,35	%		
9º Piso	566,17	26,26	%		
10º Piso	283,56	13,15	%		

LEYES A LA QUE ESTA ACOGIDO EL PERMISO D.F.L. N°2 de 1954 y Ley 6071 de Venta por Pisos.

En la construcción se observaron estrictamente las disposiciones de la Ley General de Construcciones y Urbanizaciones y de sus Ordenanzas, como asimismo las Leyes y Reglamentos especiales a que este proyecto presenta construcción y las modificaciones que se contemplan al final del presente permiso

**OBSERVACIONES:** 1º - El presente permiso se acoge al artículo 48 de la Ordenanza Local que le otorga un premio equivalente a 3,9 m<sup>2</sup> por cada m<sup>2</sup> que exceda al 30% de la superficie del predio destinada al libre tránsito público del peatón, siempre que una Arda

Remasa Montt con Orden de Malta.

2º - A la Recepción Final se exigirá el tendido subterráneo de las instalaciones.

3º - Superficie útil por departamento y local al reverso.

MARILYN TERESA OTO  
ARQUITECTO REVISOR

CARLOS CASTRO URRUTIA  
ARQUITECTO JEFE DEPTO. EDIFICACION

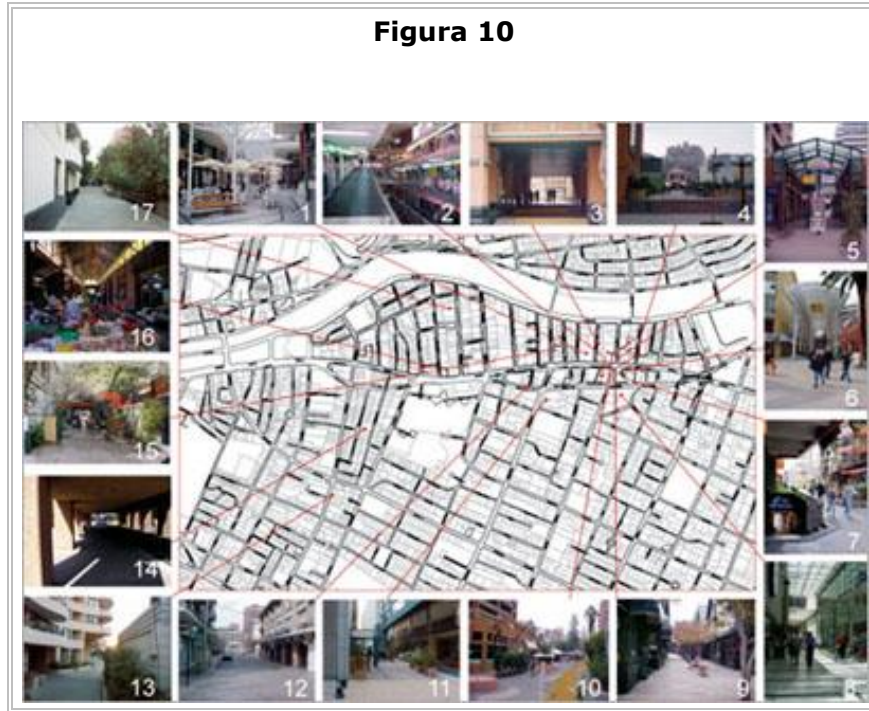
SERGIO VERTUNA DECEBIA  
ARQUITECTO DIRECCION DE OBRAS

## De las modalidades de los pasajes

Como se mencionó anteriormente, el Plan de Pasajes Peatonales ha sufrido importantes variaciones en su tipología, ubicación y aspectos normativos durante los treinta años en que ha sido aplicado.

Las primeras experiencias se vieron favorecidas con la existencia del Metro, cuya necesidad de salida al exterior fue aprovechada para la instalación de un sistema de galerías subterráneas y a nivel, que en forma pausada se tejen hasta sacar al ciudadano desde el subsuelo hasta la superficie (paseo Las Palmas, pasaje Santa Magdalena y Plaza Lyon) (ver en Figura 10, las fotos: 6, 7 y 8, respectivamente).

**Figura 10**



La característica principal de esta modalidad es el uso de plazas interiores en el subsuelo, que actúan como articuladores de los diferentes circuitos. En el caso de Plaza Lyon, la intervención incluyó un complejo residencial y de oficinas además de una galería comercial, una tienda de departamentos y un supermercado y ha sido objeto de positivos comentarios por parte de la crítica arquitectónica.

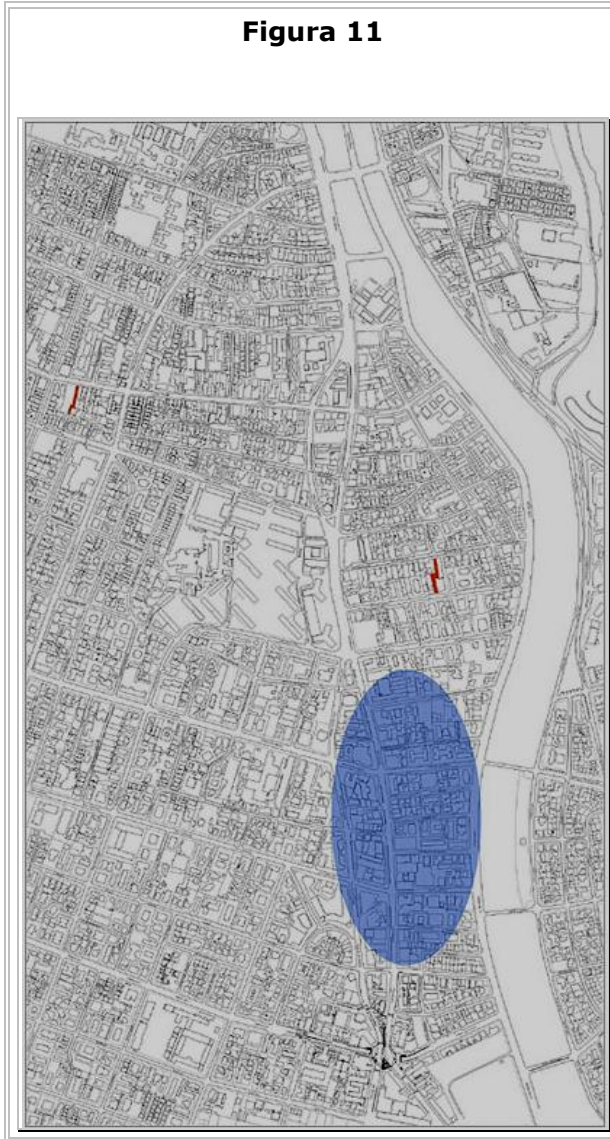
Una segunda modalidad ocurre cuando los pasajes son creados como galería comercial con locales comerciales a ambos lados, habitualmente de autoría de un equipo de arquitectos, lo que les da una uniformidad formal a las intervenciones.

Mientras en algunos casos el proyecto adopta la forma de caracol (edificio Interprovidencia), en otros el resultado es un espacio interior cubierto (pasaje Nueva de Lyon, Drugstore), que generan espacios públicos interiores desde los cuales se accede a los locales comerciales. (Ver en Figura 10, las fotos: 1, 2, 5 y 10).

Una tercera modalidad corresponde a pasajes y espacios públicos interiores creados a partir de diferentes intervenciones o que conectan con edificios de oficinas. En esta modalidad el desarrollador a veces es uno solo o el pasaje es el lugar intermedio entra

diferentes intervenciones, por lo que el espacio resultante es más heterogéneo y menos definido tanto en sus bordes como en su imagen. (Ver pasaje Santa Magdalena en figura 10, las fotos: 3, 4, 9 y 11).

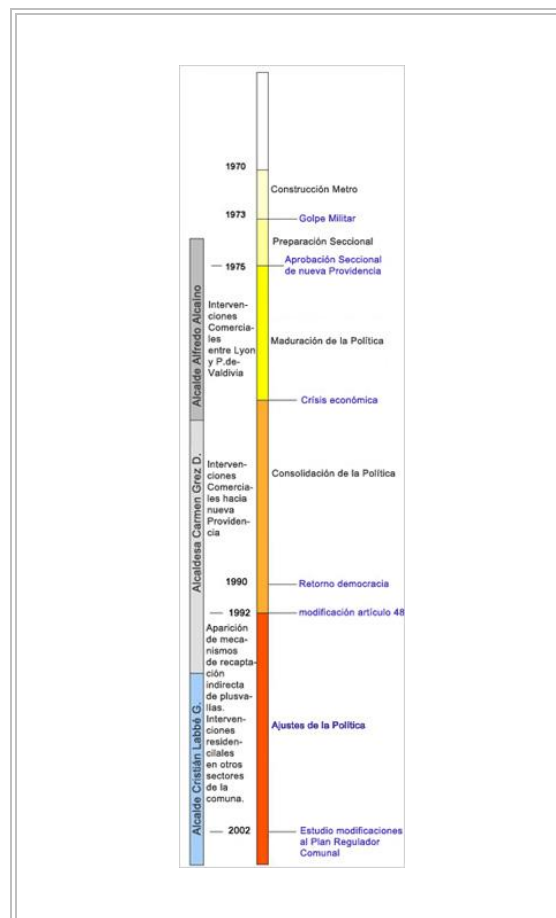
**Figura 11**





Una cuarta variante del sistema consistió en la habilitación de pasajes interiores allí donde existían construcciones previas, por lo cual éstas debieron modificar la estructura existente para abrirse paso. Es el caso del pasaje al sur del Teatro Oriente, el ex Mercado Municipal el pasaje interior Orrego Luco y del pasaje interior Monseñor Félix Cabrera. En todos estos casos la estructura existente es adaptada para poder generar el pasaje peatonal, a través de soluciones de reciclaje o directamente a partir de la transformación de lo existente. En los dos primeros casos la gestión municipal no sólo ha procurado abrir los pasajes, sino también en conservar estos edificios y darles nuevos usos, de forma de asegurar la presencia de personas que animen el lugar. Así, mientras en el primer caso se conectan la calle Las Urbinas y Orrego Luco, en los dos últimos se conectan Providencia y 11 de Septiembre (ver en Figura 10, las fotos: 12, 15 y 16).

**Figura 12**





Aunque totalmente disímiles en las escalas de intervención, estilo arquitectónico y naturaleza, todos los ejemplos anteriores tienen como antecedente común el estar situados entre Los Leones por el oriente y Pedro de Valdivia por el poniente (a excepción del pasaje Monseñor Félix Cabrera, que se localiza aproximadamente 50 mts. al poniente de P. de Valdivia). Se caracterizan además por tener un carácter predominantemente comercial o de oficinas, y en los que el pasaje, o bien sirve como una galería comercial con locales diversos, o bien funciona como una suerte de espacio público interior desde el cual se accede a oficinas en los pisos superiores.

Sin embargo, en los últimos diez años, el sistema de pasajes peatonales parece haber ampliado el área de aplicación a la vez que ha diversificado la naturaleza de las intervenciones. Ejemplo de ello son los casos de Orden de Malta y Padre Mariano, Barros Borgoño y Padre Mariano (ver en Figura 10, las fotos: 13, 14 y 17).

Estos casos corresponden a edificios residenciales, donde una parte del primer nivel (aquel que enfrenta a las avenidas con más tráfico), son destinadas a comercio u oficinas mientras los pisos superiores son ocupados como departamentos. El espacio público definido como pasaje es generado a un lado del edificio y colindante a uno de los medianeros, el que es habitualmente tamizado con jardineras para hacerlo más placentero para el transeúnte.

Así, si en los primeros casos el sistema tendía a estar en el sector comercial de la comuna (ver figura 11 en azul), en la última década éstos comienzan a operar en otros sectores de la comuna (ver figura 11 en rojo), y con fines más residenciales.

### **Consecuencias económicas y espaciales del Plan de Pasajes Peatonales**

Para hacer un recuento de la forma de operación del Plan de Pasajes Peatonales, hay que recordar que éste nunca se planteó como un plan cerrado, en el sentido de definir a priori el número y la ubicación exacta de las perforaciones en cada una de las manzanas, sino más bien como un proyecto que debía aumentar la fachada comercial en Providencia a la vez que generar una alternativa a ésta a partir en una secuencia de espacios públicos. Tanto lo primero (aumento de la fachada comercial y mayor dinamización de la actividad inmobiliaria en sector), como lo segundo (generación de vía peatonal alternativa a Providencia y secuencias urbanas), parecen haber sido objetivos logrados al menos en parte.

En efecto, en términos cuantitativos, el Plan ha contribuido en forma sistemática a aumentar la fachada comercial del sector de Providencia, creando más de 1,2 Km. de vías peatonales y más de 5000 m<sup>2</sup> de espacio público ligado al desarrollo comercial (ver tabla 1), surgidas generalmente de proyectos mixtos, donde oficinas, actividad comercial y espacios públicos han sido hilvanados en forma continua.

Intervención	N°	año	tipología	mts. lin. (a)	N° de pisos (b)	mts. en 1er piso	m <sup>2</sup>	superficie cedida para uso público (c)	N° locales comerc.
Providencia 2124 (Drugstore)	52	67	galería comercial/oficinas	253	10	1388	7654	416	56
Antonio Bellet 43 y 47 (mercado municipal) (1)	30	77	Galería comercial	74	1			0	16
Providencia 2237 (Dos Providencias) (2)	20	77	comercial	76	10	1208	5884	362	37
11 de septiembre 1950 (3)	52	80	comercial/oficinas	19	1			0	8
Providencia 2161-69-71 (Interprovidencia) (3)	98	80	comercial	47	10	890	4203	267	110
Ricardo Lyon 100 y 106 (Plaza Lyon)	92	81	comercial/oficinas/supermercado	630	3	5852	67643	1202	42
Santa Magdalena 41	52	87	comercial	56	2	583	926	175	18
Santa Magdalena 104	55	88	comercial/residencial	60	10	784	6590	235	7
Nueva de Lyon 105	24	89	comercial-oficinas	68	19	1300	15308	390	13
Nueva de Lyon 72 al 96	34	90	comercial	210	19	3509	53564	1053	4
Santa Magdalena 68-72-76	38	92	comercial/oficinas	29	16	933	11262	280	12
Santa Magdalena 116	30	93	comercial/hotel	73	10	399	6521	120	5
Santa Magdalena 75	29	94	comercial/oficinas	51	14	447	11048	134	17
Padre Mariano 236	59	97	residencial	98	10	756	14383	227	2
Orden de Malta 1455	39	97	residencial	80	10	570	10249	171	3
Pedro de Valdivia 150	90	96	hotel	75	16	1746	25956	524	1
General del Canto	60	97	residencial	80	11	195	18300	59	
<b>subtotal</b>				<b>1979</b>	<b>-</b>	<b>20.560</b>	<b>259.491</b>	<b>5614,4</b>	<b>351</b>

(1) Este permiso corresponde a la remodelación de 1977, pues el edificio original no posee permiso de edificación.

(2) Esta cantidad sólo corresponde a la torre, con entrada por pasaje Santa Magdalena. El conjunto se compone además por una la pérgola y un caracol, cuyas entradas están por el Paseo Las Palmas y 11 de Septiembre, respectivamente, y que suman 58 y 67 locales.

(3) Sin información

(a) El cálculo de los metros lineales es aproximado

(b) El número de pisos corresponde al número máximo de pisos que aparece en el permiso y tiende a incluir de edificio de oficinas

(c) La superficie cedida en el primer nivel fue considerada como el 30% de lo obligatorio.

El número de locales comerciales generados, independientemente de su tamaño, asciende a 341, a los que hay que sumar una multitienda, un hotel y *apart* hotel y numerosas oficinas. Tales desarrollos se componen habitualmente de edificios de oficinas de 10 o más pisos, que han generado casi 260.000 m<sup>2</sup> de construcción, de los cuales poco más de 20.000 m<sup>2</sup> están en el primer piso.

Una natural diferenciación ha seguido a los pasajes: mientras algunos son eminentemente comerciales, otros son aprovechados como lugares de extensión y almuerzo de oficinistas del sector o como verdaderos enclaves culturales, que reúnen librerías, cafés y tiendas de diseño. En ese sentido parece ser que uno de los mayores aportes del Plan ha sido el constituir una vía peatonal paralela a Providencia entre General Holley y Las Urbinas, a través de una serie de secuencias urbanas de distinto carácter. En éstas el transeúnte pierde, en pocos metros, la escala urbana que existe en Providencia para encontrar en forma sorpresiva una red de espacios y galerías donde pasear, descansar o transitar en forma más expedita.

Quizás lo más débil de la experiencia sea la dispar arquitectura de las intervenciones, que en algunos casos estructura un buen espacio comercial, mientras en otros éste parece fragmentarse excesivamente. A esto habría que agregar la falta de coordinación del sistema de pasajes con los estacionamientos subterráneos construidos en la segunda mitad de los noventa.

A pesar de la ventaja que significa el contar con un espacio público en el primer piso, actualmente el municipio está evaluando la posibilidad de restringir la apertura de pasajes para fines no comerciales como los mostrados anteriormente.

Para ello, está en estudio la supresión de la palabra "pasaje" por el término "galería", definida en la OGCU como "espacio generalmente cubierto, horizontal o en rampa destinado a la circulación de público con locales comerciales a uno o ambos lados". Esto con relación a experiencias donde el espacio público del primer piso ha sido en la práctica usado como estacionamiento, toda vez que en el primer piso no han sido construidos locales comerciales.

## **Conclusiones**

Una de las características más sobresalientes del Plan de Pasajes Peatonales de Providencia es su capacidad de sobreponerse a cambios políticos y económicos del país, habiendo permanecido durante cuatro alcaldes, y entre períodos democráticos autoritarios, los que han dado el sustento político a un eficiente y pragmático equipo técnico municipal.

En efecto, el Plan parece ser fruto de una inusual combinación de políticas pragmáticas y a la vez visionarias de parte de un técnico municipal que ha operado con una permanente monitoreo de la realidad (Ver figura 12). La labor municipal de adaptar las políticas para poder concretar proyectos, tal y como sugieren los lineamientos de la

Reforma Urbana actualmente impulsada por el Ministerio, parece así destacable, por lo cual esta iniciativa merece una atención ministerial más profunda que pueda hacerla replicable en otros contextos.

En este sentido, uno de los pilares de la versatilidad del Plan ha sido una gestión urbana continua y casuística, que pone atención más en la realización de proyectos que en el cumplimiento irrestricto del lo definido en el papel, lo que explica que, aunque el Plan aún no ha concretado todas las intervenciones que definió, ha podido extender su área de influencia y tipología de aplicación a otros sectores de la comuna, tejiendo, aunque en forma incipiente, un sistema peatonal que mejora el espacio comunal. Finalmente, un poco habitual matrimonio entre planificación urbana y desarrollo comercial parece cobrar forma, uno en el cual la regulación no sólo no ha impedido el desarrollo comercial sino que por el contrario, parece haberlo fomentado.

## Bibliografía

- CASTELLS M., Borja J., 1996, *Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información*, United Nations, Centre for Human Settlements.

- BANNEN G., 1980, "Providencia, una calle de la ciudad", en revista C.A N° 27.

BANNEN G., 1993 "El comercio en providencia", en revista C.A N° 72, p 34-38.

- DEPARTAMENTO DE URBANISMO I.M. PROVIDENCIA, 1974, "La Nueva Providencia", en Revista AUCA N° 28.

- MÁRQUEZ J., 1990, "La Nueva Providencia", en revista C.A. (ciudad y arquitectura) N° 59, p: 42- 43.

- MÁRQUEZ J., Courard P., 1993, "El comercio y la vida urbana", en revista C.A. (ciudad y arquitectura) N 72, p: 25- 28.

- SABATINI F., Cáceres G., 2001, "Santiago de Chile: la recuperación de plusvalías puesta en perspectiva histórica", en *Recopilación de plusvalías en América Latina*, por Smolka M. Y Furtado F. (2001), LOM editores, Santiago de Chile.

- ORDENANZA GENERAL DE CONSTRUCCIÓN Y URBANISMO

- I. M. PROVIDENCIA. Ordenanza Plan Regulador de Providencia.

REVISTA DE  
**URBANISMO**  
ISSN 0717-5051

<http://revistaurbanismo.uchile.cl>

- [www.providencia.cl](http://www.providencia.cl)

- [www.metrosantiago.cl](http://www.metrosantiago.cl)

N. del A.: Agradezco la amistosa cooperación Viviana Fernández, académica de la Universidad de Chile, de German Bannen y Sergio Ventura, de Asesoría Urbana y la Dirección de Obras de la Municipalidad respectivamente, y de los funcionarios de Catastro Sres. Eduardo Cornejo, Claudia Reyes y Waldo Aránguiz para la realización de este trabajo.