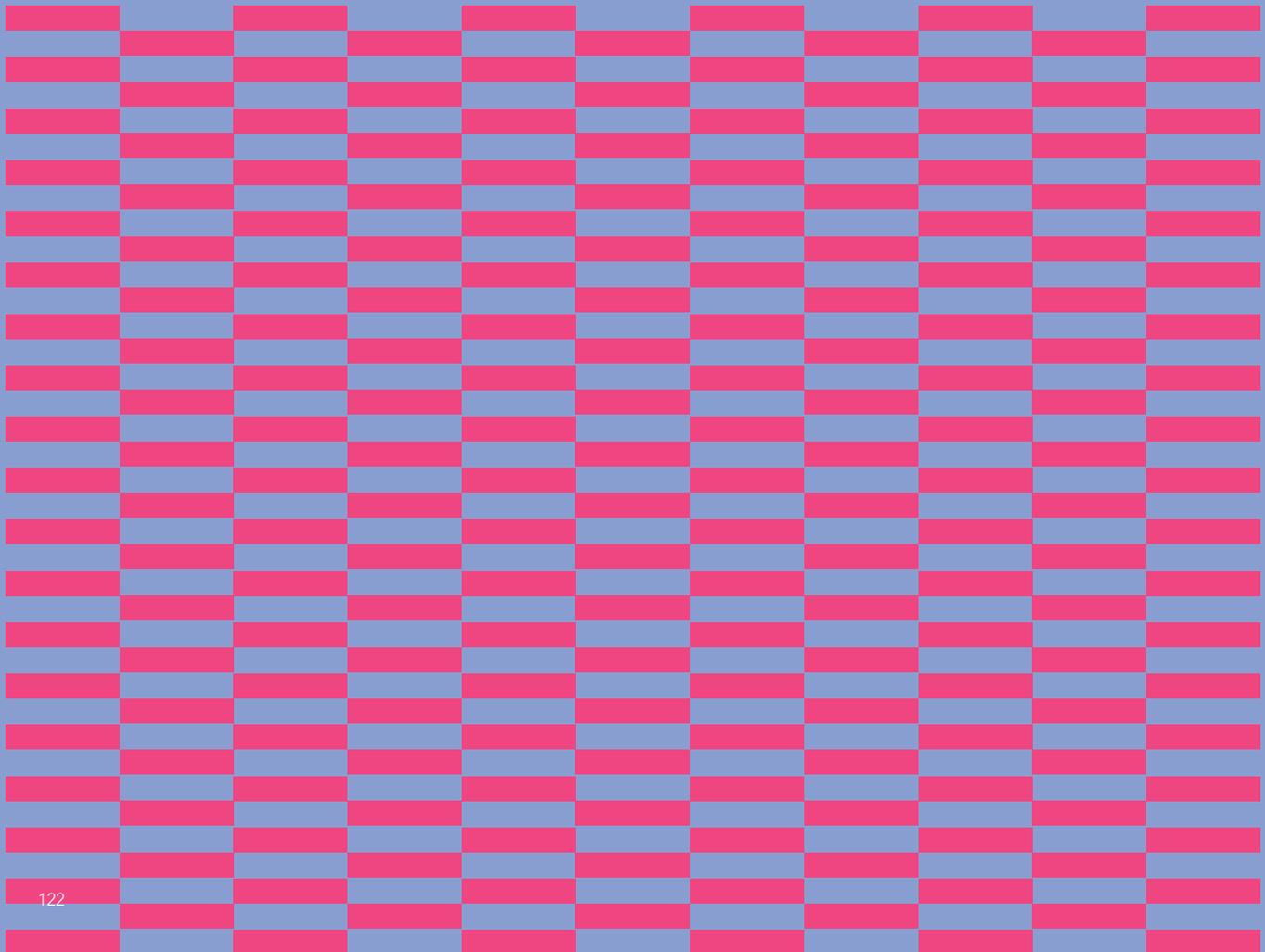


# AC

## ARQUITECTURA Y CRÍTICA

ARCHITECTURE AND CRITICISM



Edificando una promesa incumplida: ciudad, ética y estética

Fecha Recepción: 16 noviembre 2015

*Building an unfulfilled promise: city, ethics and aesthetics*

Fecha Aceptación: 23 noviembre 2015

PALABRAS CLAVE

Emplazamiento | accesibilidad | diseño | normativas | espacio público

KEYWORDS

Site | accessibility | design | regulations | public space

# Edificando una promesa incumplida: ciudad, ética y estética

**Alberto Texidó Zlatar**

Departamento de Arquitectura, Facultad de Arquitectura y Urbanismo

Universidad de Chile

[atexido@uchilefau.cl](mailto:atexido@uchilefau.cl)

## Resumen\_

El presente texto analiza el *mall* del Pacífico en San Antonio desde cuatro tópicos: el emplazamiento, la accesibilidad, el diseño y las condiciones normativas que autorizaron su materialización. A seis años de su irrupción en el principal puerto del país, el *mall* abre interrogantes sobre la correcta aplicación de las normas urbanas, sobre la calidad y reconocimiento de la arquitectura chilena y sobre la formación de los arquitectos.

## Abstract\_

This article analyses the Mall of the Pacific in San Antonio considering four aspects: location, accessibility, design and the building regulations that authorised its materialisation. Six years after its irruption into the main seaport of the country, the mall raises questions about the right application of urban regulations, the quality of Chilean architecture and its recognition, and about the training of architects.

El *mall* del Pacífico en San Antonio se torna un inolvidable desacierto del uso y abuso de los espacios costeros de propiedad pública, abriendo diversas interrogantes en torno a la calidad de la arquitectura chilena que hoy festeja éxitos internacionales, a la calidad y capacidad formativa de nuestras escuelas y a la libertad en el ejercicio profesional que resultó de la desaparición de la colegiatura obligatoria de los arquitectos, medida permanente y predominante en los países que llamamos desarrollados.

Para comenzar, no puede dejarse de plantear que este es un texto reactivo, seis años después de la irrupción del *mall*. Pasados esos años desde su inauguración en 2009, la construcción destaca por su voluminosidad, como sorprendente pantalla que se impuso sobre la anterior pintoresca llegada a la ciudad puerto de San Antonio. Siendo el puerto que hoy mueve más carga contenerizada en el país, San Antonio se enfrenta a transformaciones relevantes por una próxima decisión de emplazamiento del nuevo puerto de gran escala de la región central, que lo dotará de la infraestructura portuaria más grande de nuestra historia. Superando la pregunta de si un simple bloque merece o no ser criticado desde el quehacer disciplinar, enfrentaremos este análisis desde los siguientes tópicos: el emplazamiento, la accesibilidad, el diseño y las condiciones normativas que autorizaron la materialización de esta obra, que no se explica ni por un entorno urbano deficitario ni por una lamentable ausencia de masa crítica local o nacional, que tampoco ha prestado la atención suficiente.

Sin lugar a dudas, el primer gran cuestionamiento sobre este proyecto corresponde al emplazamiento. Reconociendo que el desarrollo económico y los requerimientos sociales han incorporado al centro comercial como señal de calidad de vida, la particular adaptación del formato norteamericano a Chile aún desconsidera la regulación aplicada en economías del primer mundo, que los obliga a ser localizados fuera del radio urbano para no afectar al comercio preexistente. Citando las investigaciones de Salcedo (2002), aquí surgen dos interrogantes: la primera es el cálculo engañoso que considera que los pasillos de estos espacios de consumo sean contabilizados como espacio público, cuando en condiciones permisivas solo lograrían la condición de espacio privado de uso público. Y

la segunda, que la apertura progresiva de fachadas opacas a través de bulevares o patios abiertos no se ha dado en este caso, pues sobre un predio completamente ocupado no permite observar espacios disponibles, ni tampoco se ha hecho pública la disponibilidad del propietario de sacrificar superficie para este tipo de innovación.

El edificio se emplaza en los terrenos de la antigua estación ferroviaria, ruta abandonada para pasajeros pero aún activa para las instalaciones portuarias del norte de la bahía, sector conocido como Panul. Es decir, el centro comercial exige a peatones y vehículos que salgan, traspasar la principal vía estructurante de la ciudad y pasar por pasos reducidos y restringidos de los rieles, logrando un acceso peatonal nada acorde a la proporción del edificio. Si sumamos a esto que el edificio no cumple con la normativa que obliga a los equipamientos mayores a enfrentar vías troncales, entramos en una polémica que se aleja del diseño arquitectónico, pero que explica la complejidad que lo afecta, y la flexibilidad inexplicable con que la autoridad comunal reinterpreta la norma a favor de intereses distantes de la calidad del resultado.

Intentaremos ahora entrar al análisis del diseño, donde se detecta un programa trifuncional de centro comercial, casino y hotel, cuya proporción volumétrica y tratamiento de fachadas parecen aislarse perceptual y funcionalmente del entorno, con la excepción del patio de comidas del nivel cuatro y la torre del hotel, transparente en sus fachadas, pero que no diferencia caras asoleadas de sombrías ni vistas preferentes.

Sobre un predio costero de 9.000 metros cuadrados de superficie, la obra consideró una inversión total de 44 millones de dólares, logrando 61.000 metros cuadrados construidos, de los cuales la mitad es arrendable y 17.000 corresponden a un *mall* de 80 tiendas y dos tiendas ancla, con una estructura de diversos niveles distribuidos en cuatro pisos. Cuenta con dos niveles subterráneos destinados a estacionamientos, además de un supermercado en el primer nivel. El hotel considera una torre vidriada de 66,6 metros sobre la calle, con 16 pisos y 70 habitaciones, y se constituye en una de las edificaciones más altas de la ciudad junto a la Torre Bioceánica, los silos del puerto y las



Vista actual de la fachada marítima del Mall del Pacífico desde el Paseo Bellamar, 2015.  
Fotografía: Emerson Huenchuir. Taller San Antonio, FAU, Universidad de Chile.

nuevas grúas RTG arribadas al frente espigón, con más de 100 metros de altura cada una.

Concluyendo esta descripción, poco se puede decir de una selección cromática que intenta que el observador reinterprete o no olvide el horizonte de mar bloqueado, que junto a una pequeña abertura llamada “ventana” pretendió mantener una relación entre la ciudad y el mar. En definitiva, una sumatoria de trucos que constituyen un ejercicio compositivo con el que difícilmente aprobaría un alumno del primer curso de una escuela de arquitectura de mediana exigencia, y que dejan al descubierto la deficiencia múltiple de un desempeño arquitectónico y de diseño urbano de resultado monumental.

Respecto a las condiciones normativas —y sus vacíos interpretables que fueron llenados— cabe señalar que la propiedad, antes de ser adquirida por la compañía de *retail*, correspondía a la faja ferroviaria pública, que al ser enajenada desde una decisión remota e inmune a la regulación local —fuera del plan portuario y del plan regulador comunal—, terminó actuando como un tentáculo distante del centralismo. Esto se sumó a una lógica de máxima rentabilidad propia de intereses particulares que se impusieron sobre un paisaje, desconociendo cualquier variable local de espacios públicos abiertos, y que desbordaron la capacidad regulatoria de un municipio que no supo —o no quiso— restringir alturas, normar transparencias o exigir mitigaciones.

Hoy, una fachada descuidada persiste en demostrarnos un exitismo perdido, como si esperara a una ciudad que en cerca de dos décadas será el eventual soporte de las más grandes plataformas portuarias ganadas al mar en Chile, que al 2036 sumarían 180 hectáreas y millones de metros cúbicos de relleno. Con ello, casi sin saberlo, se abrirá una posibilidad de mitigación y corrección que cumpla de una vez con el compromiso de apertura y transparencia que intereses mezquinos evitaron y que tuvieron a un remedo de la arquitectura como aliado. Se suma a esto la reciente detección de irregularidades por parte de la Contraloría General de la República, organismo fiscalizador que precisamente en el momento en que este texto está siendo escrito, las declara ilegales y prescritas, pues pasados dos

años desde la obtención del permiso de edificación, la estructura “ya es un hecho consumado.”

Sorprende incluso el relato de habitantes que recuerdan, con cierta frustración, las imágenes tridimensionales de los “renders” que se mostraron públicamente antes de las obras, en las cuales se podía ver un edificio traslúcido que abría un portal al mar, acorde al proyecto de “apertura” del borde costero, concepto que hasta nuestros días está en uso y amenaza con privatizar espacios públicos de parques, plazas y frentes marítimos urbanos, como ha seguido ocurriendo después de San Antonio en Antofagasta, Chiloé y Puerto Montt, y que permite previsualizar a escala 1 a 1 lo que enfrentarán Valparaíso, Puerto Varas o Ancud, todas localidades vinculadas a zonas de reconocimiento patrimonial nacional o internacional.

Realizar este análisis es también una oportunidad de sacar lecciones para que no se repitan ni la experiencia ni el experimento. Estas lecciones resultarán cruciales si verdaderamente pretendemos una arquitectura que se logre diferenciar del objeto edificado que solamente busca máxima rentabilidad. Esta vez, un error hace posible recuperar una responsabilidad profesional extraviada y reemplazar con la lógica del bien común el interés particular que pudo primar alguna vez en el pasado. Finalmente, enfrentar y desmenuzar el error será la única manera de superar esa indiferencia que no nos ha permitido construir y habitar mejores entornos. ■

#### REFERENCIAS

- SALCEDO HANSEN, R. (2002). El espacio público en el debate actual: Una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno. *EURE*, 28(84), 5-19.



Vista del estado actual de la fachada terrestre del Mall del Pacífico desde el encuentro de Avenida Barros Luco y Avenida Centenario, el acceso tradicional norte a la ciudad portuaria, 2015. Fotografía: Daniel Montoya. Taller San Antonio, FAU, Universidad de Chile.



Vista actual del acceso peatonal al Mall del Pacífico, traspasando la antigua estación de ferrocarriles y línea férrea de uso industrial, 2015. Fotografía: Daniel Montoya. Taller San Antonio, FAU, Universidad de Chile.