

# Realismo tardo-capitalista, desterritorialización y ciudad en fuga. Marcos conceptuales para comprender los malls en Valparaíso como “entes urbanos”

*Late-capitalist realism, deterritorialization, and the city on the run. Conceptual frameworks for understanding Valparaíso's malls as "urban entities"*

*Realismo do capitalismo tardio, desterritorialização e a cidade em fuga. Quadros conceituais para compreender os shoppings de Valparaíso como “entidades urbanas”*

DOI: <https://doi.org/10.18861/ania.2025.15.1.4136>

## Arq. Juan Luis Moraga Lacoste

Universidad de Valparaíso

Chile

[juanluis.moraga@uv.cl](mailto:juanluis.moraga@uv.cl)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5226-7773>

## Mag. Omar Cañete Islas

Universidad de Valparaíso

Chile

[omar.canete@uv.cl](mailto:omar.canete@uv.cl)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4762-3718>

**Recibido:** 28/03/2025

**Aceptado:** 07/05/2025

### Cómo citar:

Moraga Lacoste, J. L., & Cañete Islas, O. (2025). Realismo tardo-capitalista, desterritorialización y ciudad en fuga: Marcos conceptuales para comprender los malls en Valparaíso como “entes urbanos”. *Anales de Investigación en Arquitectura*, 15(1). <https://doi.org/10.18861/ania.2025.15.1.4136>



## Resumen

El presente artículo ahonda en el desarrollo e influencia del capitalismo tardío en la ciudad de Valparaíso en Chile, mirado desde las transformaciones impulsadas desde los años 90 en Chile hasta la fecha. Esto, a la luz de algunos conceptos provenientes del trabajo de autores como Gilles Deleuze, respecto a la noción de desterritorialización, del concepto de realismo capitalista, de autores como Mark Fisher, y las conformaciones espacio-temporales de David Harvey que, según este autor, se evidencia en el desarrollo de ciertos modos encapsulados de vida e interacción cotidiana, formal e informal en el plano del habitar cotidiano de la ciudad, la cual se comprime en espacios funcionales de consumo e interacción, como los malls, los patios de comida, condominios, segundas viviendas, medios de transporte, etc. que adquieren el status de verdaderos entes urbanos. Es el caso de los malls en casi todo Chile. Destacando, en Valparaíso, especialmente el controvertido Proyecto del Mall ubicado en el Muelle Barón.

**Palabras clave:** Tardo-capitalismo, desterritorialización, espacios urbanos funcionales, malls, entes urbanos, Valparaíso.

## Abstract

This manuscript delves into the development and influence of late capitalism in Valparaíso Chile, seen from the transformations promoted since the 90s in Chile to date. This, in light of some concepts coming from the work of authors such as Gilles Deleuze, regarding the notion of deterritorialization, the concept of capitalist realism, of authors such as Mark Fisher, and the spatial-temporal conformations of David Harvey who, according to this author, is evident in the development of certain encapsulated modes of daily life and interaction, formal and informal at the level of daily living in the city, which is compressed into functional spaces of consumption and interaction, such as malls, food courts, condominiums, second homes, means of transportation, etc. that acquire the status of true urban entities. This is the case of malls in almost all of Chile. Highlighting, in Valparaíso, especially the controversial Mall Project located at the Barón Pier.

A prototypical case of this impact of late capitalism is the construction of new urban entities. This is the case of malls in almost all of Chile. Highlighting in Valparaíso, especially the controversial Evil Project located at the Barón Pier.

**Keywords:** Late capitalism, deterritorialization, functional urban spaces, malls, urban entities, Valparaiso.

## Resumo

O presente artigo explora o desenvolvimento e a influência do capitalismo tardio na cidade de Valparaíso, no Chile, examinando as transformações ocorridas desde os anos 90 até o presente. Isso é feito à luz de alguns conceitos derivados do trabalho de autores como Gilles Deleuze, em relação à noção de desterritorialização, do conceito de realismo capitalista, de autores como Mark Fisher, e das conformações espaço-temporais de David Harvey, que, segundo este autor, se manifestam no desenvolvimento de certos modos encapsulados de vida e interação cotidiana, formal e informal, no plano do cotidiano da cidade, que se comprime em espaços funcionais de consumo e interação, como shoppings, praças de alimentação, condomínios, residências secundárias, meios de transporte, etc., que adquirem o status de verdadeiras entidades urbanas. Isso é evidente nos shoppings em quase todo o Chile. Destacando-se, em Valparaíso, especialmente o controverso Projeto do Shopping localizado no Muelle Barón.

**Palavras-chave:** Capitalismo tardio, desterritorialização, espaços urbanos funcionais, shoppings, entidades urbanas, Valparaíso.

## Introducción

El interés de este trabajo de investigación surge a propósito de los trascendentales cambios en la vida urbana del área central geográfica de Chile que han tenido un impacto definitivo a nivel macro, meso y micro en la forma y el modo de habitar producto de la revolución económica política instaurada por la dictadura militar en Chile, desde el 11 de septiembre 1973 al 11 de marzo de 1990. Desde el punto de vista urbano, podemos decir que fruto de estas transformaciones, ha surgido un nuevo “ente urbano”.

Este nuevo ente, que no tuvo una dirección de transformación urbanística como lo fue para París el Barón Haussmann, ni tampoco su tiempo histórico, se devela ante los ojos como un entramado de conexiones en dispersión, dominios espaciales de los mercados y con las mercancías en una totalidad fragmentada, acercamientos y distanciamientos. Más bien, este nuevo “ente urbano” emerge producto de la convergencia del modelo político implantado y sustentado por la violencia estructural. Así, este es enfilado hacia la “incivilidad” (Nancy 2013), aquella que es propia de lo que hoy en el mundo globalizado se entiende como civilización, una especie de resplandor continuo del espectáculo que no consigue hacer cultura porque vive de lo instantáneo.

## Marco teórico

### Impactos de la Desterritorialización capitalista

En aproximadamente cuarenta años, en esta periferia del mundo, día a día se ha modelado ante nuestros ojos, paulatina e inexorablemente un “ente urbano”. Este comparte características de ciudades abiertas al mundo globalizado, pero contiene una singularidad en algunos aspectos de su materialización arquitectónica-ingenieril que afectan la dinámica social y que se constituye como “Ciudad en Fuga”.

Parte consustancia de las funciones y relaciones de la ciudad, en un ámbito de lo que entendemos de acuerdo con Fisher (2017) como “realismo capitalista” (p. 29). Corresponde a lo que Harvey (2017a) denomina las formas de “acumulación flexible” (p 170). Este realismo capitalista constituye un flujo interno del capitalismo que le da forma a la geometría rizomática en la organización de diversos tipos de “urbanidad”, que se expresan a modo de conexiones fugaces, caóticas, similares a las formas diagramáticas que Deleuze (2021) describe en el arte contemporáneo como “El diagrama sería el caos-germen, sería la catástrofe- germen” (p.45); pero que, vistos desde cierta generalidad, son parte de un flujo del capital que desterritorializa el “ente urbano”, dado que: “su potencia de desterritorialización consiste en tener por objeto ,no ya la tierra, sino el “trabajo materializado”, la mercancía”. (Deleuze y Guattari, 1997 p. 459). Es decir, genera en dicho “ente urbano” el movimiento perpetuo, es decir, el consumo. Y consigue, en función de nuevas conexiones entre lo global y lo local, establecer en los sujetos urbanos, una relación “costo beneficio”, que atraviesa todo el espectro del habitar humano, tanto de lo concreto, como de los mundos posibles.

En concordancia con el poder de desterritorialización y territorialización del realismo capitalista el resultado, en primera instancia es la “ciudad genérica”, puesto que ha surgido a campo traviesa como dice Koolhaas al referirse a ciudades genéricas: “...si no había nada ahora están ellas; sí había algo, lo han reemplazado” (Koolhaas 2014, p.49). En esta fugacidad funcional de relaciones múltiples, a partir de estos antecedentes, se configura lo que Guattari (2013) denomina “Función General del Equipamiento Colectivo”, (29) creada en el marco de los sistemas capitalistas, que son múltiples y “pueden captar la energía molecular de deseo de los individuos o de los grupos humanos” (29).

Así se generan mecanismos de encapsulamiento e intensidad constantemente comprimida y compactada de la vivencia de interioridad dentro de la misma ciudad en tanto mecanismo de “urbanidad”.

Es de suyo importante insistir como el período de la modernidad las formas que adopta el capitalismo, que en la modernidad son la acumulación del capital y como denomina Fischer (1975) un “enorme cúmulo de mercancías” (p. 43). Este período, que nace en la Ilustración, fue materializado por la Revolución Industrial y el advenimiento de las máquinas como “progreso”. Instaura un afán de desarrollo económico por el bienestar del hombre y por la creación del hombre nuevo. Es un período en que se intenta instaurar el mito de los derechos y valores de la humanidad.

Sin embargo, la fuerza y energía del desarrollo capitalista supuso que, como lo aclara Harvey (2017) “No era fácil contener los procesos fluidos y en expansión en un marco fijo de relaciones de poder, infraestructuras, etc. El resultado fue un sistema social que se inclinaba demasiado a una destrucción creadora...” (p. 312). La principal afectación al sistema social, frente a la experiencia del tiempo anterior, fue sin duda la del tiempo y espacio, dado el alcance cada vez mayor de conexiones

que el dinero puede otorgar, de deseos que se puedan cumplir.

Esta comprensión “espacio-temporal” del devenir, es parte del proceso a lo que ha llegado a ser una “Ciudad en Fuga” que abarca ámbitos o perímetros de instantaneidad y evanescencia. Esto lo aclara Groys (2016) en la siguiente cita

**“Hoy en día todo debe fluir, cambiar de una forma a otra perder toda identidad, volverse indiscernible, multimedia e interactivo; triunfa quien, de manera más rápida y radical sabe descentrarse, diluirse, licuarse pues precisamente así parece ser compatible con el mercado y, al mismo tiempo, crítico con la sociedad.” (Groys, 2016 p. 20,21)**

Las ciudades a través de la historia han debido de ser capaces de cambiar, adaptarse o desaparecer. Este hecho ha tenido visos dramáticos debido al cambio del fordismo a la “acumulación flexible”. Un ejemplo de ello es que, posterior a la Revolución Industrial y a las dos guerras

mundiales, la ciudad de Detroit pasó de ser la ciudad industrial más importante de E.E.U.U. en la construcción de automóviles a ser la ciudad, junto a Nueva Orleans, más pobre al año 2000 (Fernández 2009, CI [UR] 63. P.41). Es un fenómeno histórico debido al cual se producen cambios económicos que llevan a la concepción de “capital financiero” que necesita el ámbito la globalización contemporánea; es propiamente la liberalización del capital territorializado. Desde los albores de la modernidad algunas ciudades como Manchester, por ejemplo, con sus inmensas fábricas de hilanderías que parecían en 1848 las más avanzadas, tanto que Marx basa en ella su teoría sobre el capitalismo. (Figura 1)

Sin embargo, cuando queda estancada en la especialización y la inmovilización del capital le fue fatal. “La eficaz especialización de Manchester presagiaba estancamiento y era típico de la ciudad que va a quedar atrasada rápidamente... Manchester no desarrollo nada que pudiera compensar la pérdida de estos mercados” Jane Jacob 1971, p. 100) se afectó gravemente la viabilidad económica de la



Figura 1. Barrio o slum industrial en Manchester, Inglaterra Fuente: Martínez, 2012

ciudad una vez que el mundo desarrolló la producción textil de manera eficaz técnicamente y con una mano de obra de menor costo. En el desarrollo del “ente urbano” motivo de este estudio, una de las acciones más importantes es la creación de las carreteras concesionadas hacia los puertos de Valparaíso y San Antonio.

Ante el fenómeno de la globalización contemporánea como dice Sloterdijk (2010) “todas las ciudades se han convertido entretanto en ciudades portuarias pues cuando las ciudades no han ido al mar los mares vienen a ellas” (p 170), para salir al encuentro de este (del capital) en el movimiento global del dinero “liquido”, del capital flexible.

Durante finales del siglo XX y comienzos del XXI, a lo que tiende ahora ese “sistema de mundo” (global), iniciado el siglo XV por las travesías intercontinentales de los barcos a velas que expanden la civilización desde el mundo occidental (Europa) a través de la colonización terrestre, (Sloterdijk (2010 p 26), finalmente es una “urbanización planetaria” (Brenner 2013).

Un estado de bienestar motivó el proyecto político de las democracias de occidente, el progreso para la acumulación de bienes fue el ámbito de la modernidad del comienzo del siglo XX. Sin embargo, se produce una pugna entre el capital y el proyecto de la modernidad y ocurre un cambio significativo de carácter económico a partir de la década del 70 que afecta a la concepción de búsqueda de bienestar social y que pone al mismo concepto de modernidad entre paréntesis.

“Por una parte la desindustrialización y las descolocaciones que la acompañan y, por otra parte, el desarrollo de una economía del enriquecimiento, constituyen dos respuestas a la crisis que afecta al capitalismo...durante el transcurso de los años setenta, crisis cuyo epicentro se encuentra en Estados Unidos...” (Boltanski y Esquerre 2020 pág. 78).

El capital, acumulado en grandes empresas como capital fijo, pierde importantes porcentajes de tasa de retorno durante los años 70. Así mismo, otras economías más

competitivas entran al juego del comercio mundial. Son tiempos, durante la década del 60, de enormes e importantes movimientos de huelgas de los trabajadores en el concierto del mundo occidental. Aparece lo que Harvey denomina “acumulación flexible” frente a los capitales de inversiones fijas propias del fordismo. (Harvey 2017 a; p 255)

Se debe precisar que las ciudades deben crear imagen y atmosfera distintivas que permitan atraer a la gente “adecuada” y al capital (Harvey 2017). Esta imagen arquitectónica urbana es la que se tiende a configurar en este “ente urbano”. Teniendo en cuenta que la circulación del plusvalor del capital es lo que produce la “urbanidad” (Nancy 2013). Este alcance sobre la circulación del plusvalor y el “urbanismo” aparece, con un sentido de vaticinio de futuro en el libro de David Harvey (1977) “Urbanismo y Desigualdad Social”. Allí Harvey plantea: “Considero a los canales por donde circula el plusvalor como las arterias por las que pasan todas las relaciones e interacciones que definen la totalidad de la sociedad” (328) esta es la principal causa de desacuerdo con Henry Lefebvre. Y agrega a continuación lo siguiente “comprender la circulación del plusvalor significa, de hecho, comprender como funciona la sociedad” (ibídem). Harvey concluye que los circuitos de circulación del capital y el urbanismo están íntimamente relacionados y vaticina que se aprecian fuerzas urbanizadoras “que tienden a ocupar el sitio central en la historia mundial” (Harvey 1977 p. 329). Sin duda la acumulación flexible, los modelos de financiarización del capital especulativo y las desregulaciones han permitido la aparición de una morfología urbana que explicaremos como propia de esta “**Ciudad en Fuga**”.

Es así como, en el caso de Chile, la observación de **transformaciones** territoriales a escala macro regional tiene su contexto geográfico-temático en las conformaciones urbanas en el área central del país, donde, el fenómeno que a partir del cambio de la política económica de 1975 produce: “el surgimiento de modos

más flexibles de acumulación del capital y un nuevo giro en la “**compresión espacio-temporal de la organización del capitalismo**” (Harvey 2017a, p. 9) y cambios en la vida urbana, a partir del incremento de la velocidad en la movilidad, el incremento de áreas urbanizadas y, el aumento del consumo. En este marco, la zona central empieza a adquirir rasgos hegemónicos como instancia que regula los intercambios y flujos del capital, respecto de otras ciudades o regiones. Más aún, estas transformaciones se relacionan con los **flujos** de poder adquisitivo y, por tanto, tienen impacto en la cultura de la subjetividad dentro del mundo globalizado y en especial en el Chile postdictadura.

Retomando lo dicho por los autores precedentes, la conformación de espacio-temporalidades del habitar dentro de la ciudad, también es destacada por otros autores como Peter Sloterdijk (2010), para quien, dicho cambio e intercambio: “se acuña en formas”, donde:

“surgen espacios interiores y radios de operación de índole propia: se trata de arcadas-access, por las que pasean flâneurs de todo tipo con poder adquisitivo. La intuición arquitectónica de antes, la de instalar mercados en galerías o halls, en la Era Global incipiente hubo de arrastrar hacia sí la idea del hall mundiforme (al modelo del Crystal-Palace); el recurso a la forma de hall del contexto de mundo en su totalidad es el resultado consecuente de ello” (Sloterdijk 2010 p. 236)

Es decir, estos cambios representan la manera de fluir por el espacio construido del “*ente urbano*”. Es el acortamiento del tiempo y la fragmentación del espacio que construye un perfil arquitectónico urbano, que de acuerdo con Nancy (2013): “*están hechas por el contrario de coexistencias no totalizables*” el consecuente resultado de transformación de lo urbano en “*urbanidad*” (78).

### Realismo capitalista

“Realismo capitalista” como estado del mundo, es el concepto que se condice con la transformación y la “pérdida de la cultura local”, toda vez que las “historias previas” de los lugares o localidades del territorio son “abducidos” por las formas del capital. “Realismo capitalista” es un concepto que se basa en tres consideraciones:

**Primero**, una esterilidad política y una idea de socialismo inexistente, que en Chile lo constituyeron los gobiernos de la concertación;

**Segundo** por la absorción del potencial revolucionario que supuestamente tenía el modernismo por parte del sistema económico capitalista y

**Tercero**, por la absorción de las tendencias o disrupciones que después de la caída del muro de Berlín, pretenden

ser contrarias al sistema que terminan monetizadas y consumidas por el capital, (Fischer 2017).

En todo caso Harvey concluye más bien en la continuidad del modernismo en el período llamado posmodernismo, considera a este último una crisis particular dentro del primero (Harvey 2017, 2017b; p 137). En este estudio nos referimos a ambos como: “realismo capitalista”

El éxito del capitalismo neoliberal ha sido la transformación de los espacios públicos en espacios de consumo. En nuestro caso conformando la ciudad por medio de la construcción de una trama de shoppings malls y centros de distritos, a través de toda el área y los circuitos de conexión entre todos ellos. De este modo: “La ciudad es el correlato de la ruta” (Deleuze Guattari 1997, p. 440). En tanto esto permite la primacía del tiempo sobre el espacio constituyéndose una espacialidad desgarrada que “presentan todas estas fantasías de huida en miniatura: en los carteles publicitarios, en los estantes de libros, en las cubiertas de los discos, en las pantallas de televisión. Al parecer así es como estamos destinados a vivir, como personalidades divididas en las que la vida privada es perturbada por la promesa de huir por estos caminos hacia otra realidad” (Harvey, 2017 a, 334) o: “Un mundo, es precisamente, donde hay sitio para todo el mundo, aunque, eso sí, sitio verdadero, el sitio que tenga verdaderamente lugar el ahí del ser (en este mundo). Si no es así, no es mundo, sino que es <globo> o <glome>, es <tierra de exilio> y <valle de lágrimas>.” (Nancy 2003a, p. 35)

Esto es lo que se conceptualiza como “compresión espacio-temporal y que toma una forma arquitectural particular en esta área geográfica. Harvey sostiene que la modernidad, que condiciona en forma permanente el ejercicio sobre el lucro futuro y formación de capital con préstamos y especulación, ha transformado la experiencia espacio temporal. Y se pregunta “vale la pena analizar la proposición según la cual el posmodernismo es un tipo de respuesta a un nuevo conjunto de experiencias sobre el espacio y el tiempo. Un nuevo giro en la compresión espacio-temporal” (Harvey 2017a).

Fisher recuerda en su libro “Realismo Capitalista” una frase de Margaret Thatcher, aplicable perfectamente a lo que ocurrió en Chile en la época reseñada y que da pie al cambio urbanístico que esta tesis estudia: “No existe algo así como la sociedad, sólo existen los individuos y las familias” (Fisher, 2017; 136). Para uno y otro, el agobio y estrés inmanente de habitar la ciudad, como individuo solo, debe necesariamente construirse una fantasmagoría. Se podría decir que el “espacio basura” (Koolhaas 2017) en su despliegue de continuidad entre placas de yeso, a través de escaleras mecánicas y en interiores climatizados, “siempre interior y tan extenso que raramente se perciben sus límites, fomenta la desorientación (los espejos, los pulidos...)” (72), es propiamente la fantasmagoría anunciada por Benjamín y materializada en esta ciudad. Es decir, no es sólo el valor social de la mercancía sino, como lo señala Benjamín, “Hay que mostrar como esas creaciones no sólo son transfiguradas de manera ideológica en reelaboración teórica, sino que lo son de manera sensible ya en la presencia directa. Se presentan como fantasmagorías”

(Libro de los Pasajes p. 50). ¿Fantasmagorías, tanto si nos remitimos al “espacio basura” como a la difusión de la imagen usada en la propaganda y los medios, que se tiene de la ciudad como conjunto? “La continuidad es la esencia del espacio basura (Koolhaas 2014 p 72).

Debido al impulso de la mercancía y el alcance de su abstracción en un mundo integrado globalmente, el capitalismo en su forma neoliberal territorializa y desterritorializa esta área geográfica en estudio debido a la energía de la producción de la economía de mercado que, en esta modalidad, es una disyunción entre la abstracción financiera (Fisher 2017) y el objeto hedonista que es la mercancía misma. Ambos necesitan una intensidad del movimiento. Se habita en movimiento, en trasladarse, en transportarse, dado que es inherente al sistema. Esto contribuye a la primacía del tiempo sobre el espacio. La ciudad debe construir lo que sería un “envoltorio” para que el habitar se pueda re-territorializar en un mundo que es la desterritorialización misma. (Sloterdijk 2010).

Otro fenómeno significativo es que el movimiento de las mercancías, basadas en las nuevas tecnologías en un mundo global, podría suponer una desaparición de las localizaciones físicas de las empresas que las mueven. Sin embargo, la necesidad de la ciudad para estas deviene de los servicios logísticos que necesitan, y forman en la ciudad lo que se denomina “distritos de negocios” (Sassen 2011). Esto hace que las empresas generen produciendo sectores altamente sofisticados, que se parecen a otros de ciudades en la red global. A estos sectores de la ciudad se transportan las personas de los servicios menores a los más altos ejecutivos. Ambos se transportan “envueltos” y se re-territorializan en el flujo constante del movimiento de la Ciudad. Es una tendencia mundial a que el individuo socialice menos, este socializar menos implica “estar en casa”, en movimiento, (Sloterdijk 2010)

Pasar de un estado desarrollista de planificación central a un estado de economía de mercado que fue diseñada e instaurada por los economistas adscritos a la escuela de Chicago.

Enfrentar contradicción que se suscita entre: la ciudad emplazada en la memoria histórica teñida por “lo nacional” que se enfrenta a los procesos económicos globales. (Sassen 2003) ¿En qué medida algunos aspectos de esta contraposición de lo global y lo nacional, naturalmente excluyentes, los materializan en la ciudad artefactos arquitectónicos-ingenieriles?

Finalmente, el desarrollo del proceso reseñado, a partir de la llegada de los economistas formados en la Universidad de Chicago, para esta área urbana regional es un movimiento constante de conjugación de la inclinación a la dispersión y a la centralización. En una medida importante la centralización se materializa mediante grandes centros de consumo. Artefactos neoliberales de consumo, shopping mall chileno (Talesnik 2021, Simone p. 19).

Estos centros han tomado, metafóricamente, el lugar de la catedral con la plaza. Aquí se materializa lo que Fedor Dostoievski en su libro, “Memorias del Subsuelo” publicado en 1864 que, refiriéndose al destino final del mundo occidental, bautiza como “Palacio de Cristal”. Esto es resumido por Sloterdijk de la siguiente manera, “El capitalismo implica el proyecto de trasladar la vida entera del trabajo, deseo y expresión de los seres humanos, captados por él, a la inmanencia del poder adquisitivo.” (Sloterdijk 2010. P. 211). Este “ente urbano” presenta en estos vastos interiores aislados de la intemperie y confortablemente seguros el brillo fantasmagórico de las mercancías “puesta en escenas”. Fluyen por las autopistas y circunvalaciones hacia estos grandes interiores las mercancías y los habitantes “envueltos”, “encapullados” o “encapsulados” (Mumford 1998).

### Del flujo de mercancías a la transposición humana del consumo

Es un proceso de cambio en la conformación urbana que consiste en trans-poner, trans-portarse, constantemente en

el flujo. El concepto neoliberal como “realidad capitalista” es basado en el mercado y la individuación. Dicha experiencia no corresponde precisamente al antiguo término fordista “selft-man made”, practicado en un mundo lleno de oportunidades y protección estatal que hizo de EE. UU. el primer país del mundo. Fue la posibilidad que tuvo el individuo, de apartarse del “cuerpo social” y buscar su propia felicidad durante la modernidad. Proyectado desde el origen de la nación: “Donde el concepto individualista *pursuit of happiness* funda expresamente desde 1776 el contrato social” (Sloterdijk 2014, Esferas II).

El capitalismo neoliberal libremercaderista tiene como una de las principales coyunturas el manejo del “capital de la fuerza de trabajo”. Esto tiene dos direcciones evidentes una cuando el capital consume el trabajo del trabajador y por otra, distintas formas de trabajo propio y autónomo (Negri 2020) El stress de “ser necesario” para la empresa, o el costo personal y familiar de emprender un negocio, dispone al cuerpo del habitante al hedonismo del Gran Interior, y a soportar el stress de vivir en la ciudad.

La disposición de lo construido en la ciudad en que pervierten los horizontes multiplicándose a través de los elementos urbanos que aparecen y desaparecen en cada cruce, subterráneos, calles que se encuentran con enormes carteles publicitarios y sus luces, todo abierto a líneas de fuga, hacen de esta un caos que no tiene un fin en sí misma sino un destino parcial, acotado e interior en aquello que se usa como, mercado shopping center, supermercados y servicios directos. La comprensión del tiempo optimiza los usos y en el espacio desgarrado quedan intersticios de no-ciudad en general apropiado por aquellos marginados del sistema.

Esta especie de caos urbano, de resplandores, de luces de movimiento y velocidad para trasportarse de un quehacer a otro, de un interior a otro atravesando el espacio desgarrado todos poseen siempre una imagen en sí misma fugitiva como en los viajes. En ese sentido la frase de Deleuze y Guattari (1997): “la ciudad es el correlato de la ruta”, vincula a la ciudad con el viaje, con el pasar, con lo discontinuo, con la sorpresa de buenos

o malos encuentros, con la huella de algo que fue y ha desaparecido.

Todas las fuentes de energía (señales, noticias, ordenes, publicidad, etcétera) a las que se someten los cuerpos en la ciudad ayudan a equilibrar el estado permanente de estrés (soportable) e histeria de acuerdo con lo dicho por Sloterdijk (2013) en “Estrés y Libertad”.

Otra manera de entender el fenómeno es lo que denomina Deleuze y Guattari (1997) “Individuaciones de grupo” (345) que se puede identificar por ejemplo en un concierto multitudinario de rock.

## Antecedentes históricos

### El capitalismo en Chile

En el caso de Chile, son sintomáticos otros cambios que realiza la dictadura militar en Chile tal como, el traslado del Congreso Nacional (que fue aprobado por una ley de 1987) a la ciudad de Valparaíso por motivos de “descentralización”. Es un ejemplo de acciones que fueron marcando la producción de este “ente urbano”. Se cambió el emplazamiento de un poder de la nación, situado en la ciudad de Santiago desde el siglo XIX, para emplazarlo en la ciudad de Valparaíso.

El año 1990 (la dictadura creía ganar el plebiscito del año 1988). Se pretendía incorporar a Valparaíso como “lugar” político haciéndolo una parte de la ciudad capital. Para el desarrollo de la ciudad este hecho no significó nada. No incidió en la creación de nuevos trabajos que impactara en la economía de la Región y, en especial, de la ciudad de Valparaíso. Solo ha resultado en la implantación de un gran edificio ensimismado (Palacio de Cristal, mall) sin atrio o ágora, ahogado entre las precarias construcciones del plan urbano de la ciudad deteriorada. El trabajo de los políticos ha resultado una extensión, por la carretera 68, del trabajo localizado en Santiago.

El traslado solo constituyó un apéndice del poder político deslocalizado o extendido. Resulta en una caricatura simbólica que tiene un sustento solo si lo entendemos como una transmutación del valor de poder que representa producto del cambio económico-político.

Como ejemplo de la experiencia personal sobre el ámbito del cambio se puede decir que hasta los años 70 la identidad de las actividades culturales tales como cine, poesía, pintura, especialmente de la zona costera, tenían visos distintivos a los de la ciudad capital, Santiago. Por su condición de puerto marítimo, Valparaíso, al igual que los puertos del mundo, generaba una cultura con un acento

especial. Hoy, es una ciudad designada “patrimonial”, con su economía estancada en una perpetua obsolescencia material.

### Los Malls como entes urbanos funcionales a la consolidación de una ciudad en fuga

La singularidad mencionada respecto a este nuevo “ente urbano”, corresponde a que en las ciudades y localidades se produjo una pérdida de la identidad de la vida local, “pérdida de mundo” (Nancy 2003b) Como se expresa generalmente al hablar de arquitectura, habitar es pertenecer a un “lugar”, a un “mundo” y en palabras de Nancy (íbidem) “es decir tener algo más que su morada” (p. 36). Esa “pérdida de mundo”, es parte del síntoma del proceso que se desea exponer y explicar. Es un cambio de consciencia debido a la captura, que través del “ente urbano”, impone la Realidad, como una suerte de ciudad en fuga.

Con el golpe militar y el cambio económico-político se suscitaron ingentes transformaciones que han constituido

un área territorial urbana fragmentada, que ha limado las identidades locales, las expresiones de lo propio, hasta la uniformidad u homogeneidad casi total en aspectos de la vida cotidiana y cultural.

Este nuevo hecho urbano, debe ser entendido como un verdadero “ente urbano” (ciudad) constituido a partir del cambio de la política económica de 1975 que tiene impacto en la cultura de la subjetividad que, dentro del mundo globalizado, se relaciona con el poder adquisitivo y que de acuerdo con Sloterdijk (2010):

“se acuña en formas, surgen espacios interiores y radios de operación de índole propia: se trata de arcadas-access, por las que pasean flâneurs de todo tipo con poder adquisitivo. La intuición arquitectónica de antes, la de instalar mercados en galerías o halls, en la Era Global incipiente hubo de arrastrar hacia sí la idea del hall mundiforme (al modelo del Crystal-Palace); el recurso a la forma de hall del contexto de

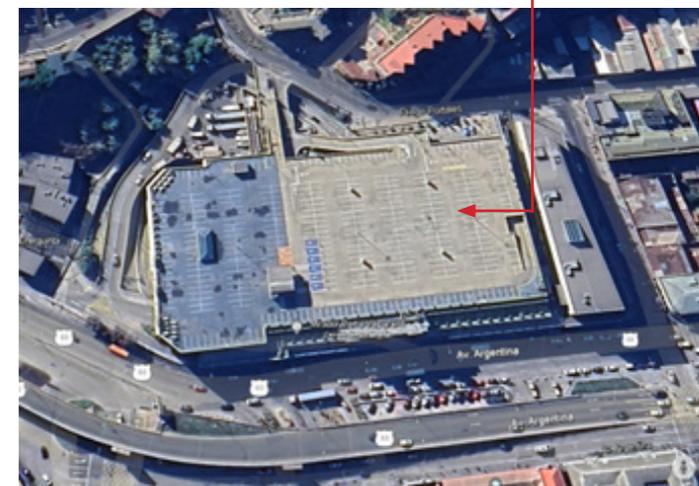


Figura 2. Mall Barón. perteneciente el consorcio PARIS-JUMBO EASY.  
Fuente: Elaboración propia a partir de imágenes obtenidas desde Google Earth.



Figura 3. Fachada conservada de las antiguas oficinas del Gasómetro de Valparaíso, en la actual fachada Mall Barón, perteneciente al consorcio PARIS-JUMBO EASY. Fuente: [https://www.instagram.com/valparaisodelreuerdooficial?img\\_index=1](https://www.instagram.com/valparaisodelreuerdooficial?img_index=1)

mundo en su totalidad es el resultado consecuente de ello” (Sloterdijk 2010 p.236).

Es decir, el acortamiento del tiempo y la consecuente fragmentación del espacio construye un perfil arquitectónico urbano con consecuencias en cómo se habita en “coexistencias no totalizantes” en una nueva “urbanidad” (Nancy 2013, p. 78).

Las categorías de estos centros de consumo que fijan centralidad en la dispersión no regulada de las densidades construidas parten por los complejos comerciales que cuentan con cines, tiendas ancla, hipermercado, patio de comidas y tienda con materiales de construcción. Grades hipermercados y complejos de tiendas outlet que venden excedentes de producción con grandes rebajas.

## Resultados

### Casos de estudio

#### 1. Mall outlet Jumbo-Nudo Barón

El caso del Mall outlet Jumbo Barón, este se ubica en sector gran conectividad vial y urbana. Se encuentra a la salida de Valparaíso, en el nudo vial Barón (imágenes 2-3), a los pies del cerro del mismo nombre, y que conecta, por un lado, a través de la Avenida España con el sector de Recreo y la ciudad de Viña del Mar hacia el norte, y continúa hacia Valparaíso, ya sea a través de la Avenida Argentina, que se orienta hacia el cerro en el lado sur, y su conexión con la carretera 68, o bien. También se conecta hacia el puerto a través su continuidad con la avenida Errazuriz, que avanza de modo paralelo al cerro y al mar. Por esto, está emplazado en un lugar de tránsito estratégico de entrada y salida de la ciudad.

Cabe señalar, que desde inicios del siglo XX y hasta la década de los años 60, operó la central de un gaseoducto urbano, que, al cesar sus funciones y quedar abandonado,

quedo sin uso, hasta la construcción del mall, que solo hizo una remodelación de fachada, que sirve como entrada desde el nudo vial, por lo que se mantuvo su fachada, dado su valor en el imaginario de la ciudad (Figura 3).

Como se ha descrito para estos Centros comerciales, este Mall cuenta con, mega-tiendas anclas, hipermercado, patios de comidas de diversos locales de comida rápida, miradores, juegos infantiles, estacionamientos de niveles que conectan una salida hacia el cerro, como hacia el nudo vial, diversos niveles de servicios, y tienda con materiales de construcción. Grandes hipermercados y complejos de tiendas outlet que venden excedentes de producción con grandes rebajas (Figuras 5 a la 8).

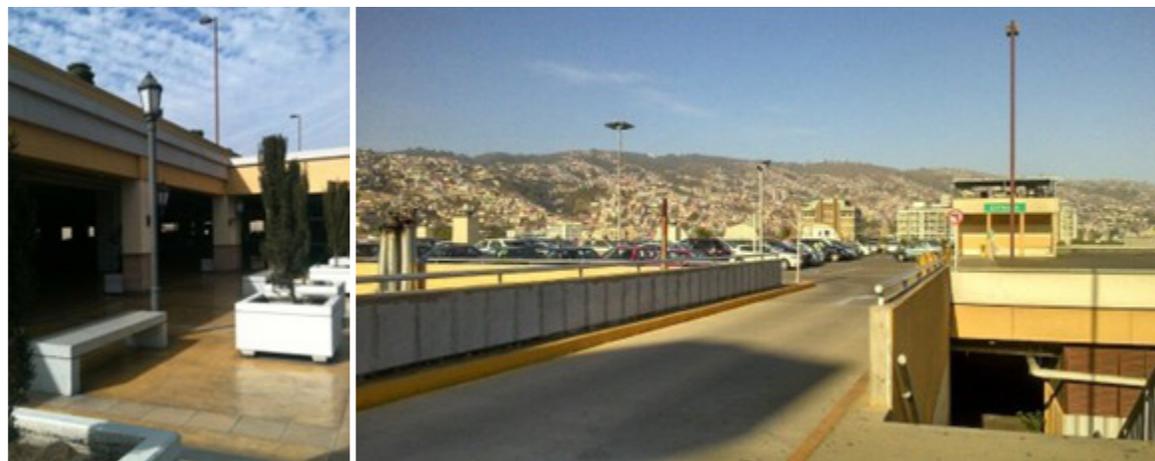
#### b.- El proyecto Mall Plaza Barón.

La expansión de este tipo de Centros comerciales hizo que se desarrollara, además, una mega propuesta de Centro comercial, en el sector portuario, ubicado al frente del nudo vial de Barón, durante el año 2010 (imágenes 9-10).

Imágenes 9-10. Sector donde se hubiera emplazado proyecto Mal Barón, en Valparaíso. Fuente: <https://www.ciperchile.cl/2014/06/17/el-mall-del-muelle-baron-es-inviable/>

Como se aprecia, la ocupación de este espacio, que abarca y supone una expansión aun mayor de la ya existente en el Mall Jumbo-Barón, seguía la estrategia de ocupar esta importante franja de terreno, ubicado en el muelle Barón. Como señala Hernan y Millonres (2014)

“Los terrenos donde se proyectaba construir el Mall Plaza Barón, se ubican en el borde costero del sector Muelle Barón, entre la línea férrea de propiedad de EFE y el Océano Pacífico, sin enfrentar por lo tanto una vía pública. Se comunica con la ciudad a través de una



Figuras 5 y 6. Mall Barón, perteneciente el consorcio PARIS-JUMBO EASY. Fuente: Ítalo A. /Foursquare: <https://es.foursquare.com/v/terrazza-jumbo-valpara%C3%ADso/4d448b93bbb1a143c3f44772?openPhotoid=514c511e4b0b838d272c7c8>



Figuras 7 y 8. Interior Mall Barón, perteneciente el consorcio PARIS-JUMBO EASY. Fuente: <https://web.facebook.com/photo/?fbid=10156249476806721&set=jumbo-valpara%25C3%25ADso>



Figura 9. Sector donde se hubiera emplazado proyecto Mal Barón, en Valparaíso. Fuente: Imagen obtenida desde: <https://www.ciperchile.cl/2014/06/17/el-mall-del-muelle-baron-es-inviable/>



Figura 10. Sector donde se hubiera emplazado proyecto Mal Barón, en Valparaíso. Fuente: Imagen obtenida desde: <https://www.ciperchile.cl/2014/06/17/el-mall-del-muelle-baron-es-inviable/>

servidumbre en un paso bajo nivel y otra proyectada, que se ubicada en el sector de calle Simón Bolívar. Estos terrenos fueron licitados por la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV) y adjudicados a Plaza S.A., empresa de un importante grupo económico. La licitación se hizo con un plan de exigencias mínimas que en la práctica era proyectar el damero de calles de la ciudad hasta el borde costero, construir tres marinas, un acuario, un teatro municipal y otros pocos equipamientos”.

Como se aprecia, la optimización funcional del emplazamiento, así como los accesos y movilidad como de su dinámica interna de consumo, pero la gran cantidad de servicios y comercio que esto supone, con de grandes volúmenes de gente, que caracteriza a los malls, se agrega el hecho de haberse emplazado en un lugar estratégico.

No obstante lo anterior, se debe recordar, que recientemente, se suspendió el mega proyecto de construir un gran Centro comercial, en el sector del Muelle Barón (Santibáñez, 2017) debido a la presión de organizaciones y de una parte importante de la ciudadanía, incluso La Corte Suprema y de organizamos internacionales como UNESCO, previo a la pandemia, en un sector cercano a este mall, después de casi 10 años de tramitación, el cual buscaba situarse en parte importante del actual puerto de Valparaíso. No obstante, no debe dejar de llamarnos la atención, los rasgos e impacto que este proyecto tenía para la ciudad, pues, junto a los supermercados (en Avenida Argentina y calle Uruguay, y Mall Barón, ya existentes) habría abarcado toda una zona urbana de relevancia. Esto entre otras razones esgrimidas por la Contraloría General de la República (ver Hernan y Millones, 2014). Esto, generó no solo un gran debate donde se involucraron diversos actores sociales, políticos y económicos, por largo años, sino que plantea como vigente, la concepción y desarrollo de estos verdaderos “entes urbanos” en la ciudad.

Por cierto, debemos recordar que recientemente, se suspendió el mega proyecto de construir un gran Centro comercial, en el sector del Muelle Barón (Santibáñez, 2017)

debido a la presión de organizaciones y de una parte importante de la ciudadanía, incluso La Corte Suprema y de organizamos internacionales como UNESCO, previo a la pandemia, en un sector cercano a este mall, después de casi 10 años de tramitación, el cual buscaba situarse en parte importante del actual puerto de Valparaíso. No obstante, no debe dejar de llamarnos la atención, los rasgos e impacto que este proyecto tenía para la ciudad, pues, junto a los supermercados (en Avenida Argentina y calle Uruguay, y Mall Barón, ya existentes) habría abarcado toda una zona urbana de relevancia.

Como se aprecia, la optimización funcional del emplazamiento, así como los accesos y movilidad como de su dinámica interna de consumo, de grandes volúmenes de gente, que caracteriza a los malls, se agrega el hecho de haberse emplazado en un lugar estratégico.

#### **Aprobación final del artículo**

Ma. Arq. Andrea Castro Marcucci, editora en jefe aprobó la publicación de este artículo.

#### **Contribución de autoría**

Juan Luis Moraga Lacoste: El autor ha participado en los procesos de conceptualización, curaduría de datos, análisis formal, investigación, metodología, supervisión, validación y redacción del manuscrito.

Omar Cañete Islas: El autor ha participado en los procesos de conceptualización, curaduría de datos, análisis formal, investigación, metodología, supervisión, validación y redacción del manuscrito.

## Referencias

Benjamin, W. (2005). *Libro de los pasajes* (Vol. 3). Ediciones Akal.

Fisher, M. (2023). *Realismo capitalista ¿No hay alternativa?*. Caja Negra.

Guattari, F. (2013). *LÍNEAS DE FUGA: Por otro mundo de posibles*. Editorial Cactus.

(2017). *La revolución Molecular*. Errata Naturae

Harvey, D. (1977). *Urbanismo y Desigualdad Social*. Editorial Siglo XXI

(2017a). *La Condición de la Posmodernidad*. Amorrortu Editores

(2017b). *El cosmopolitismo y las geografías de la libertad*. Ediciones Akal

Jacobs, J. (1971). *La Economía de las Ciudades*. Ediciones Península.

Koolhaas, R. (2014). *La ciudad genérica*. Editorial GG

Herman, P. & Millones, M. (2014). *Porqué el mall del muelle Barón es inviable*. Recuperado desde: <https://www.ciperchile.cl/2014/06/17/el-mall-del-muelle-baron-es-inviable/>

Martínez López, V. (2012). *Breve historia de la ciudad industrial*. Recuperado desde: [https://www.academia.edu/30673620/\\_Breve\\_historia\\_de\\_la\\_ciudad\\_industrial\\_I\\_El\\_caso\\_de\\_Manchester\\_Reino\\_Unido\\_por\\_Vi\\_ctor\\_Hugo\\_Marti\\_nez\\_Lo\\_pez](https://www.academia.edu/30673620/_Breve_historia_de_la_ciudad_industrial_I_El_caso_de_Manchester_Reino_Unido_por_Vi_ctor_Hugo_Marti_nez_Lo_pez)

Mumford, L. (1998). *El Mito de la Maquina: Técnica y Evolución*. Editorial Pepitas de Calabaza.

Nancy, J. (2013). *La ciudad a lo lejos*. Editorial Manantial.

(2003a). *La Creación del Mundo o la Mundialización*. Editorial Paidós

(2003b). *Corpus*. Editorial Arena Libros

Negri, A. (2020). *De la Fabrica a la Metrópolis*. Editorial Cactus

Santibáñez Mancilla, C. (2017). Proyecto puerto barón: La noción del patrimonio y las discusiones sobre su gestión en el desarrollo de la controversia. Tesis para optar al grado de Magíster en Gestión Cultural. Recuperado desde: <https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/147113/proyecto-puerto-baron.pdf?sequence=1>