



**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES**  
**ESCUELA DE SOCIOLOGÍA**  
**CARRERA DE SOCIOLOGÍA**

**“Agenciamiento del territorio: El conflicto por el borde costero en la zona de Barón, BORDE COSTERO DE VALPARAÍSO”**

Memoria de Grado para optar al Grado de Licenciada/o en Sociología y  
Título Profesional de Socióloga/o

Daniela Franchesca Muñoz Moya

Profesora Guía:  
Paula Quintana Meléndez

11 de marzo de 2021



Agradecimientos:

Agradezco a mis amigos, por su comprensión y apoyo en este proceso, por no tener palabras de abatimiento, sino, más bien, de aliento para avanzar y terminar los mil y un proyectos y esbozos de tesis que la mente quiere vomitar.

Agradezco a mi familia, por creer que mi persona era capaz de estudiar lo que deseaba, aunque las eventualidades de la vida hicieran de este un proceso mucho más largo de lo que pensábamos.

Agradezco a mi familia postiza (los Cuevas Bascuñan), por su cariño, por el amor y el apoyo que me han entregado desde que nos conocemos.

Agradezco a mi profesora guía, por ser una real guía, por permitirme realizar este proyecto y por tener la voluntad de enseñarme durante todos estos años, por no permitirme divagar más de lo necesario en la investigación y por ser la excelente persona que es.

Finalmente agradezco a mi compañero Ricardo, te agradezco por todo y más, no enumeraré las cosas que siento por ti en esta nota, pero sí me detendré un segundo para volver a decirte que  
TE AMO.

## Resumen:

El estudio de los agenciamientos territoriales en el borde costero de Barón (Valparaíso), permiten estudiar un campo en disputa y constante reestructuración, lo que en este caso será abordado a través de reflexiones teóricas emanadas desde la sociología urbana y la teoría pos-estructuralista, principalmente desde los postulados de Gilles Deleuze y Félix Guattari. Conceptos como agenciamiento, diagrama y territorialización (planteados por los autores anteriormente mencionados) resultan relevantes a la hora de considerar el espacio como un territorio para nada homogéneo, sino más bien múltiple y continuo, poniendo especial énfasis en las discontinuidades, en las rupturas que en un nivel micro social logran crear nuevos procesos de *agenciamiento del territorio*, en una zona que en nuestro caso representa un espacio político estratégico donde se forman distintos vínculos relacionados al puerto y la ciudad. La presente investigación tiene por objetivo presentar de manera novedosa y crítica los elementos que emergen y actúan como agenciamientos del territorio en esta zona en particular de la ciudad de Valparaíso, Chile, entre los años 2016 y 2018, a través del método diagramático (de la teoría deleuziana-guattariana).

**Palabras claves:** Agenciamiento, territorialización-diagrama- borde costero.

## Tabla de Contenido

<b>Siglas</b>	<b>7</b>
<b>Índice de Figuras</b>	<b>8</b>
<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>9</b>
<b>CAPÍTULO UNO: FORMULACIÓN Y FUNDAMENTACIÓN DEL PROBLEMA</b>	<b>11</b>
<b>1.1 Problematización</b>	<b>11</b>
<i>La transformación del uso del borde costero de Valparaíso</i>	11
<i>El plan de transformación urbana del Borde Costero: El caso del sector de Barón</i>	13
<i>El problema: Intereses cruzados y un territorio en disputa</i>	14
<i>Tensión y conflicto: agenciamiento del territorio</i>	15
<i>Pregunta de Investigación</i>	18
<b>1.2 Objetivos de la investigación</b>	<b>18</b>
<i>Objetivo General</i>	18
<i>Objetivos Específicos</i>	18
<b>1.3 Relevancias</b>	<b>19</b>
<i>Relevancia Teórica</i>	19
<i>Relevancia Práctica</i>	19
<b>CAPÍTULO DOS: MARCO TEÓRICO</b>	<b>20</b>
<b>2.1 Estado del Arte</b>	<b>20</b>
<i>Conflictos territoriales (borde costero- ciudades portuarias)</i>	20
Casos a nivel nacional	25
<i>Valparaíso-Barón: Puerto ciudad</i>	26
<b>2.2 El Agenciamiento como concepto</b>	<b>30</b>
<i>Agenciamiento maquínico de afectuación y agenciamiento colectivo de enunciación</i>	31
<i>Desterritorialización y reterritorialización</i>	33
<b>2.3 El concepto de territorio</b>	<b>35</b>
<i>Lo significativa y lo asignificante en la producción territorial</i>	37
<i>El concepto de diagrama</i>	40
<b>CAPÍTULO TRES: MARCO METODOLÓGICO</b>	<b>43</b>
<b>3.1 Tipo de Estudio</b>	<b>43</b>
<b>3.2 Tipo de diseño</b>	<b>43</b>
<b>3.3 Universo, muestreo y unidades de análisis</b>	<b>44</b>
<i>Universo y muestra</i>	44
<i>Criterio muestral</i>	45
<b>3.4 Técnica de producción de datos</b>	<b>47</b>
<b>3.5 Técnica de análisis de datos</b>	<b>49</b>
<i>Operacionalización: Desde los objetivos a los códigos</i>	50

<b>3.6 Calidad del diseño</b>	<b>53</b>
<b>3.7 Condiciones éticas</b>	<b>53</b>
<b>CAPÍTULO CUATRO: ANÁLISIS</b>	<b>54</b>
<b>4.1 Agenciamientos Maquínicos de Afectuación</b>	<b>55</b>
<i>Infraestructuras levantadas</i>	55
Bodega Simón Bolívar	56
Terminal de Cruceros VTP	57
Puerto Deportivo Valparaíso	59
<b>4.2 Agenciamientos Colectivos de Enunciación</b>	<b>61</b>
<i>Enunciación de proyectos de infraestructura: Puerto Barón y Parque Barón</i>	61
Proyecto Puerto Barón	62
Proyecto Parque Barón	65
Intervención de proyectos en Bodega Simón Bolívar	67
<i>Enunciaciones publicitarias y propagandísticas: Puerto Barón, Parque Barón y VTP</i>	72
Publicitarios: Puerto Barón y VTP	73
Propagandísticas Urbanas: Puerto Barón	76
<b>4.3 Desterritorialización y Reterritorialización</b>	<b>81</b>
<i>Divergencias desterritorializantes del discurso</i>	81
Divergencias discursivas en cuanto a disposición de infraestructuras en el sector	81
Divergencias discursivas en cuanto a usos/vocaciones en el sector	84
<i>Resistencias desterritorializantes del discurso</i>	89
Resistenticas discursivas en cuanto a disposición de infraestructuras en el sector	89
Resistenticas discursivas en cuanto a usos/vocaciones en el sector	93
<i>Convergencias reterritorializantes del discurso</i>	96
<b>4.4 Diagrama</b>	<b>99</b>
Elementos del diagrama	99
Diagrama: Flujos de fuerza	101
<b>CONCLUSIONES</b>	<b>103</b>
Sobre el caso de estudio	103
Brechas abiertas en el proceso de investigación	106
Reflexiones Finales	107
<b>Referencias bibliográficas</b>	<b>108</b>
<b>Referencias bibliográficas capítulo de análisis documental</b>	<b>112</b>

## Siglas

Bodega Simón Bolívar (B.S.B)  
Comité Chileno del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS)  
Confederación de Trabajadores Portuarios de Chile (COTRAPORCHI)  
Consejo de la Sociedad Civil de Valparaíso (COSOC)  
Consejo de Monumentos Nacionales (CMN)  
Coordinadora Defensa Ciudades Puerto (C.D.C.P)  
Dirección de Bibliotecas Archivos y Museos (DIBAM)  
Dirección de Obras Municipales (DOM)  
Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE)  
Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV)  
Estudio de Impacto Patrimonial (EIP)  
Ilustre Municipalidad de Valparaíso (I.M.V)  
Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)  
Inmueble de Conservación Histórica (ICH)  
Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC)  
Ministerio de Obras Públicas (MOP)  
Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT)  
Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU)  
Plan de Desarrollo (PD)  
Plan Regulador Comunal (PRC)  
Programa de Recuperación y Desarrollo Urbano de Valparaíso (PRDUV)  
Servicio Nacional de Turismo (SERNATUR)  
Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo (SUBDERE)  
United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO)  
Valparaíso Terminal de Pasajeros (VTP)

## Índice de Figuras

Figura 1: Etapas en la evolución de las interrelaciones puerto-ciudad .....	21
Figura 2: Ventajas y Desventajas de análisis de datos secundarios.....	49
Figura 3: Obras de Infraestructura del sector .....	56
Figura 4: Bodega Simón Bolívar.....	57
Figura 5: Plano VTP.....	58
Figura 6: Uso de área Puerto Deportivo Valparaíso.....	60
Figura 7: Puerto Deportivo Valparaíso .....	60
Figura 8: Proyecto Puerto Barón .....	63
Figura 9: Objetivos del proyecto y distribución espacial .....	63
Figura 10: Comparación de espacios públicos de gran envergadura en Valparaíso.....	65
Figura 11: Preferencias según uso para el sector de Parque Barón.....	66
Figura 12: Concurso de ideas Paseo del Mar .....	66
Figura 13: Presentación: Parque Barón MINVU versión final .....	67
Figura 14: Bodega Simón Bolívar actual y proyección .....	68
Figura 15: Impactos Proyecto Puerto Barón .....	68
Figura 16: Caracterización de atributos Bodega Simón Bolívar .....	69
Figura 17: Axonométrica Bodega Simón Bolívar .....	71
Figura 18: Vista interior Bodega Simón Bolívar.....	71
Figura 19: Propaganda Puerto Barón.....	73
Figura 20: Publicidad Puerto Barón.....	74
Figura 21: Propaganda Puerto Valparaíso.....	75
Figura 22: Puerto Sin Mall .....	76
Figura 23: Protestas ciudadanas .....	76
Figura 24: Movilización “No al Mall Barón” .....	77
Figura 25: Costanera para todos “No al Mall Barón” .....	78
Figura 26: Afiche propagandístico.....	78
Figura 27: Intervención artística .....	79
Figura 28: Festival Teatro Container .....	80
Figura 29: Diagrama de flujos.....	100

## INTRODUCCIÓN

Esta investigación nace desde la problemática territorial de la zona del borde costero de Barón en la ciudad de Valparaíso. La ciudad de Valparaíso posee cualidades territoriales que la destacan de otras ciudades de Chile, su estructura geográfica y su temprano desarrollo industrial-cultural la han hecho una ciudad reconocida en todo el mundo, tanto así que desde el año 2003, el área Histórica de Valparaíso fue declarada como Sitio de Patrimonio Mundial de la Humanidad por la UNESCO (Consejo de Monumentos Nacionales de Chile, 2003). Dicha declaratoria ha implicado una nueva forma de gestionar la ciudad, enfocada en la reactivación económica y social de ésta, especialmente de las zonas de conservación histórica que configuran el casco histórico de la ciudad, incentivadas por políticas de desarrollo económico, turístico y social.

Este hecho no ha dejado ajeno a la zona del borde costero de Barón, espacio que por muchos se ha visto modificado en cuanto a sus usos respondiendo a las demandas históricas de producción mercantil que se desarrollan en la ciudad. El reconocido potencial estratégico de este sector costero de Valparaíso ha hecho que constantemente se encuentre en disputa, ante esto, como desarrollo de esta investigación se propone indagar sobre aquellos procesos agenciantes que configuran territorialmente la zona del borde costero de Barón en la ciudad de Valparaíso.

El cuerpo de esta investigación se conforma primeramente por aquellos capítulos que dan cuenta de los conceptos teóricos utilizados para dar respuesta a la problemática planteada. El presente trabajo, se enmarca entonces dentro de los estudios de la sociología urbana, investigación que discute desde distintos enfoques teóricos, las nociones de agenciamiento y territorialidad, desterritorialización y reterritorialización, pero principalmente desde la concepción teórica deleuziano- guattariana es que estos conceptos tomaran forma para orientar un estudio crítico sobre las relaciones siempre cambiantes que configuran la territorialidad, donde un territorio en disputa, como es el caso del sector de Barón, puede ser estudiado desde sus componentes de heterogeneidad y multiplicidad, es decir, desde sus agenciamientos.

El estudio de agenciamientos que determinan la vida social y configuran los procesos de territorialización de un entorno pretenden evidenciar el espacio como un campo de fuerza donde se contraponen distintos discursos, saberes y nociones materiales que fluctúan al mismo tiempo sobre la territorialidad. Desde el estudio de agenciamientos de los territorios se levanta un desafío teórico por co-construir el conocimiento mutuo entre la teoría deleuziano-guattariana y la mirada de la sociología urbana.

El uso de estas dos plataformas teóricas representa para quien investiga como para quien lee un desafío tanto a nivel teórico como práctico por comprender que el territorio es relativo y múltiple, y que la configuración territorial surge primeramente desde el inconsciente, desde agenciamientos, y movimientos que responden ante espacios y contingencias. En los territorios no existe un único agente, ni un solo deseo, ni una sola materialidad, es por ello importante comprender que el territorio se articula según una gama heterogénea de pensamientos, discursos,

símbolos, que componen la realidad para lograr entender, en este caso, desde la sociología las implicancias o efectos que producen en la sociedad este tipo de fenómenos. En otras palabras, entender la gestión que se produce sobre el territorio nos permite aproximarnos a una comprensión actualizada de la forma en que se relacionan los sujetos entre sí y a la vez con éste.

Se continúa con el cuerpo de la investigación presentando el capítulo referido a aquellos lineamientos metodológicos del estudio, en este apartado se exponen la utilización de herramientas de investigación necesarias para efectuar la investigación, tales como el tipo y diseño de estudio, así como aquellas técnicas de producción de datos y de análisis de datos. Se finaliza con el capítulo que presenta los resultados y análisis de la investigación, este se divide en cuatro apartados que responden al mismo tiempo a cada objetivo específico de la investigación: agenciamientos maquínicos de afectuación, donde se realiza una identificación y análisis de aquellas interconexiones-ensamblajes materiales que confluyen en la zona de estudio, continúa con la identificación y análisis de aquellos agenciamientos colectivos de enunciación, los que se plasman a través de consignas y actos de habla (sistemas de códigos), para seguir con aquellos procesos de desterritorialización y reterritorialización los que permiten analizar relaciones de poder material y/o simbólica, terminando el capítulo de análisis con la diagramación de las relaciones de fuerza en la definición territorial de la zona del borde costero de Barón.

Para finalizar esta investigación, se cierra con la presentación de las conclusiones, las que dan cuenta de los principales hallazgos y observaciones obtenidos a través del proceso de análisis del estudio. Las conclusiones permitirán comprender las implicancias teóricas y empíricas de esta investigación además de comprobar si el modelo de investigación construido fue efectivo y/o apropiado.

# CAPÍTULO UNO: FORMULACIÓN Y FUNDAMENTACIÓN DEL PROBLEMA

## 1.1 Problematicación

### La transformación del uso del borde costero de Valparaíso

Con la declaratoria de la ciudad de Valparaíso como Sitio de Patrimonio Mundial de la Humanidad por la UNESCO en el año 2003, el Estado Parte, es decir, el Estado que se adscribe a los lineamientos de la UNESCO, postula un bien patrimonial específico para obtener su denominación, haciendo entrega de distintos tipos de antecedentes que dieran cuenta de las características únicas de Valparaíso, reconocibles en su arquitectura y en las distintas culturas que han confluído en su estructuración social. La especial geografía de Valparaíso, mirando al norte y hacia el mar, la han identificado como una ciudad “anfiteatro”. Valparaíso “presenta una morfología de pliegues y quiebres dando un aspecto de papel arrugado —plegado— sin un orden aparente, que termina bruscamente en la estrecha franja del borde y en el mismo borde del mar” (Kapstein, 2009). El borde costero y la bahía parecieran ser un gran escenario, mientras que los cerros representan las butacas que permiten apreciar el tránsito de la actividad portuaria del sector.

En cuanto al desarrollo portuario chileno, este tuvo grandes cambios en su modelo administrativo, con el desarrollo tecnológico y la integración económica de los 80’s al modelo neoliberal y la globalización se intensifica el incremento de flujos de comercio. En esta década las transformaciones tecnológicas en el transporte marítimo (como el aumento del tamaño de los buques y el uso de contenedores) plantearon nuevos desafíos al puerto (Jajamovich, 2016), acentuando la necesidad de nuevas empresas en puertos del país que solventaran la demanda de un puerto con mayor alcance operacional.

Ante ello, y bajo el régimen dictatorial vivido en el país durante este periodo es que comienza el fomento de la privatización portuaria. En el año 1981 se aprueba la ley 18.032, ley que sienta las bases de un nuevo sistema portuario multioperador el cual permite la participación de operadores privados en puertos de servicio público. Más adelante se promulga la ley 19.542 (1997), creada durante el mandato de Eduardo Frei Ruiz-Tagle, el cual mandató la división de la gran Empresa Portuaria de Chile en 10 puertos estales (2 en la V Región de Valparaíso), administrados por empresas portuarias autónomas y que debían competir unas con otras a través de un modelo de concesiones, esto es, la administración y explotación de zona portuaria por capitales privados, según consigna el informe elaborado por el Ministerio de Obras Públicas (MOP) de dicho periodo presidencial, “con el fin de asegurar la competencia interportuaria e incentivar la participación de un mayor número de operadores portuarios” (MOP, 2005).

En el marco de mejorar sus cadenas logísticas y su compromiso con el comercio exterior, se crean los planes de desarrollo (PD) portuario. Para el caso de la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV), esto implicó que su PD fuese creado bajo su propia gestión, casi como un modelo de desarrollo de una empresa privada, sin la injerencia de ningún actor técnico ni político que

tuviese o contase representatividad por parte de la comunidad, situación que en un futuro le traería fuertes repercusiones ( Fenatraporchi , 2008).

Con la modernización portuaria (Ley 19.542) realizada bajo la administración de la Armada de Chile, los terrenos costeros quedan fuera de la administración municipal –plan regulador comunal-, siendo EPV la organización que posee total autonomía en la administración de los terrenos de la costa mar de Valparaíso, facultando la toma de decisiones sobre proyectos portuarios al cerrado círculo de una sola organización.

Dentro de los espacios de reactivación se encuentra el histórico sector de Barón que desde 1991 ha presentado una vocación de integración del borde costero con la ciudad, en esta fecha se realiza el Cabildo ciudadano abierto, donde son tomadas las expectativas ciudadanas y la representación del Estado respecto al quehacer del sector, perspectivas que daban cuenta de la voluntad política de la sociedad civil porteña en cuanto a la necesidad de participación en la visión de ciudad que se intentaba definir. Nociones que serían tomadas más adelante, en 2002, con la propuesta de reactivación de la ciudad a partir del denominado “Plan Valparaíso” (Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, 2011) del cual se desprendió como iniciativa en el año 2006 el “Programa de Recuperación y Desarrollo Urbano de Valparaíso” (PRDUV), el que tiene por objetivo “dinamizar la revitalización de la ciudad, tanto urbanística como económicamente. Para ello, el programa ha hecho uso de un crédito emanado del Banco Interamericano de Desarrollo, orientado a concentrar la inversión principalmente en la zona Unesco y sus entornos (Vergara Constela, 2016). Este es un programa mixto de fondos nacionales e internacionales destinado a la recuperación de ciudades con el fin de promover la apertura del Borde Costero a cargo de la Subsecretaria de Desarrollo Regional y Administrativo (SUBDERE).

Simultáneamente a la creación de estos programas, en el año 2006, bajo el mandato de la entonces presidenta, Michelle Bachelet J., comienza a darse inicio a una serie de proyectos de infraestructura en la zona costera de la ciudad.

En este contexto, y recogiendo la experiencia ya materializada, la Dirección de Obras Portuarias y la Dirección de Planeamiento han elaborado el presente “Plan Nacional de Infraestructura de Borde Costero”, el cual especifica los criterios de intervención y precisa las acciones a desarrollar en el período 2007-2012, tanto en materia de inversiones como de gestión del espacio público costero, diversificando y ampliando los lugares a intervenir a todo el litoral costero y lacustre de nuestro país. (Ministerio de Obras Públicas, Gobierno de Chile, 2006)

Este año resulta ser emblemático para la ciudad de Valparaíso en lo que respecta a inversiones y proyectos. Con miras a seguir con la rehabilitación de la ciudad comenzaron las construcciones de la Estación Puerto, un signo de la intervención en el bordemar, como asimismo la apertura de un centro comercial emplazado frente a la Plaza Sotomayor (El Mercurio de Valparaíso, 2006).

## El plan de transformación urbana del Borde Costero: El caso del sector de Barón

Durante el siglo XIX y comienzos del XX en el de sector de Barón se intensifica la actividad ferroviaria producto del apogeo económico por el que atraviesa la ciudad de Valparaíso. A nivel país, se desarrolla un sistema económico comercial que exige una mayor conectividad entre la ciudad puerto y Santiago, así como también, con el norte del país y Argentina. Ante la alta movilidad férrea se crean lugares destinados al uso de actividades de maestranza en la ciudad, entre éstas, edificios y construcciones, como, por ejemplo: La Casa de Piedra, la Tornamesa del ferrocarril, los galpones de la Maestranza, los muros de defensa costera y la Torre Reloj. Las edificaciones y actividades realizadas a los pies del cerro fueron definiendo esta área. El Cerro Barón de Valparaíso, destaca por el asentamiento de habitantes dedicados a la actividad férrea, que llegan a este cerro, principalmente, por dedicarse laboralmente al desarrollo de actividades en los sectores anteriormente nombrados. Es así como en “estas edificaciones los procesos productivos e industriales del 1900 configuran espacios arquitectónicos y urbanos significativos por su forma y dimensiones, portadores, además, de la nostalgia de todo un periodo histórico nacional” (Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2005).

La construcción del Canal de Panamá en 1914, provocó una baja producción en el puerto de Valparaíso, lo que llevo al cierre de gran parte del complejo ferroviario de Estación Barón, lugar que en adelante solo se dedicó a mantener el tren nocturno que presta servicios al puerto de Valparaíso, actividad que finalizó en 1996. Desde entonces la ex Maestranza Barón, pese a su declaratoria como Monumento Histórico Nacional en 1986, se encuentra obsoleta y en abandono.

A pesar de su obsoleta condición, estos terrenos siguen siendo un punto estratégico de producción que resulta clave a la hora de designar un uso específico al sector. En el año 2001, por mandato del presidente de la República (Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2005), Ricardo Lagos Escobar, se impulsan proyectos que permitan un desarrollo económico del sector y condiciones para el uso de espacio público de dicha zona, pretendiendo constituirlo como un espacio “abierto” a la ciudadanía. Ante esto, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo y el Consejo Regional de Valparaíso, modifican la normativa intercomunal con el fin de que la Empresa Portuaria Valparaíso pudiese licitar un proyecto en las 18 hectáreas del frente costero de esa zona, consensuando la transformación del sector (Barón) que funcionaba hasta esa fecha como área de almacenamiento de carga contenerizada (Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2005).

A partir de ello, se realiza la licitación de este espacio, resultando en el año 2006 la adjudicación de los terrenos portuarios a la concesión sociedad Plaza Valparaíso S.A. (grupo Mall Plaza S.A.), dando un punto de partida a la inversión inmobiliaria en el sector con el conocido proyecto Puerto Barón.

En tanto, agentes de la sociedad civil como la EPV inician una disputa judicial por el futuro quehacer del sector. Las sucesivas negociaciones por el sector, que se efectuaron bajo una lógica de hermetismo entre la EPV y empresa Mall Plaza S.A., estimularon la reacción de

entidades locales y ciudadanas de la ciudad de Valparaíso a que expresaran su desacuerdo sobre la realización de dicho proyecto.

Ante la insistencia de diversos agentes opositores de la sociedad civil a la realización de este proyecto, se obtiene por parte de la Tercera Sala de la Corte Suprema, la declaratoria de ilegalidad del permiso de construcción otorgado por la Dirección de Obras del municipio porteño al proyecto Puerto Barón el 27 de diciembre del 2017; en tanto, la Corte Suprema de Justicia revocó el permiso de edificación otorgado a la empresa Mall Plaza S.A. en 2013 para construir un centro comercial en los terrenos del sector Barón, por incumplimiento de exigencias de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones. El municipio por su parte, siendo representado en esta instancia por su alcalde, Jorge Sharp Fajardo, decide no seguir adelante con la defensa del permiso anteriormente otorgado por la dirección del ex alcalde Jorge Castro, consolidando la postura manifestada previamente a su elección de no apoyar los proyectos que hasta esa fecha mantenía la EPV para el desarrollo del Borde Costero, por no haber sido sometidos a consulta ciudadana ni haber realizado procesos de participación.

### **El problema: Intereses cruzados y un territorio en disputa**

La zona costera en materia de ordenamiento territorial ha estado bajo constantes cambios. La planificación del patrimonio urbano de Valparaíso, como se dijo anteriormente, se ha desarrollado como recurso de reactivación tanto económica como social. El territorio se presenta como un escenario confrontacional, donde, para el caso de Valparaíso, las “vocaciones” que se pretenden resaltar en cuanto a los aspectos patrimoniales, culturales, educacionales, portuarios, inmobiliarios entre otros, influyen directamente en la concepción, transformación y rumbo de la ciudad.

La postura que ha tomado el gobierno actual respecto a la definición de borde costero que debiese tener Valparaíso fue develada por el presidente Sebastián Piñera en agosto del 2018, al realizar una declaración pública en el sector de Barón en Valparaíso donde señala el futuro que tendrá el espacio con el impulso de un nuevo proyecto llamado “Paseo del Mar” que pretende abrir la zona costera al uso tanto público como comercial del sector, retomando la definición territorial anteriormente propuesta por el proyecto Puerto Barón (Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Gobierno de Chile, 2018).

Ante ello, el actual alcalde de Valparaíso, Jorge Sharp, se manifestó de acuerdo con el gobierno respecto al nuevo proyecto de intervención de la zona de Barón, respaldando el proceso mediante una consulta ciudadana virtual. “Existe una disposición por parte del presidente (Sebastián) Piñera de poder trabajar en un proyecto en conjunto con la EPV, el Gobierno y la municipalidad en el sector Barón, lo cual podría ser una tremenda oportunidad de desarrollo urbano para Valparaíso” (Entrevista a Jorge Sharp, La Izquierda Diario, 15 agosto de 2018).

El periodo de indefinición sobre el uso que se le daría al borde costero desde que comienza la implementación de programas y planes de recuperación, desarrollo y apertura del borde costero (nombrados en el apartado anterior) desde aproximadamente el año 2006, y la

poca facultad de quien administra el espacio, no ha mermado el atractivo que genera esta zona, despertando la atención e interés de distintos grupos gubernamentales como de la Sociedad Civil organizada por este potente sector estratégico del borde costero, en cuanto a sus posibilidades de uso y de explotación comercial. A partir de esto, es que surge el cuestionamiento sobre el modo en que se llevan a cabo los proyectos de concesión al hacer entrega del borde costero de Valparaíso a capitales privados, como lo es Grupo Plaza en el caso de la zona de Barón.

Por tales motivos, distintas agrupaciones sociales y ciudadanas se han organizado desde el año 2006 aproximadamente, con el fin de cuestionar, detener e impedir la construcción de proyectos en la zona como lo es el ya mencionado caso “Puerto de Barón”. De momento que se tornan visibles las confrontaciones de intereses en el sistema que componen las distintas instituciones gubernamentales, agentes privados de interés y participación y organizaciones no gubernamentales, se hace necesario comprender la forma en que la manifestación de las distintas posturas de uso sobre el territorio permite la real transformación de un nuevo orden territorial.

### **Tensión y conflicto: agenciamiento del territorio**

Pareciera ser que, en la ciudad cosmopolita, donde los espacios parecen ser cada vez más escasos, la definición, y, sobre todo, la re-definición de los territorios, no ha logrado consolidar, o bien, responder a un modo de producción específico, evidenciando quiebres y rupturas en las estructuras de ordenamiento territorial de trascendencia histórica.

Las dinámicas territoriales están configuradas bajo una noción compleja, cambiante y alterable. Ante esto, autores como Gilles Deleuze y Félix Guattari (2002) conceptualizan el territorio a través del concepto de “agenciamiento”, esta noción se orienta a explicar el conjunto dinámico de las relaciones entre elementos, variables, actores y factores que operan sobre un territorio en un contexto espaciotemporal específico. De esta manera, “el agenciamiento opera la territorialización a través de cualidades particulares, es decir, la formación de rutas, relaciones, expresiones y acciones, que determinan un funcionamiento específico para el territorio y su relación con otros territorios” (González, 2018).

Para nuestro caso, al momento de aproximarnos a una primera identificación y descripción del territorio que conforma la zona costera de Barón, evidenciamos que existen distintas nociones de agenciamiento, las que configuran una “no-definición” territorial única del sector, donde no es posible identificar a buenas y a primeras, quiénes y/o cuáles son los sujetos u objetos que intervienen en las posibles nociones territoriales que se le quiere asignar (codificar). Este problema, de por sí, es ya un agenciamiento, ya que, y a partir de lo que señala el mismo Deleuze, si “no hay sujetos ni objetos es porque éstos pueden comprenderse precisamente como agenciamientos, esto es, como *articulaciones, distribuciones y conexiones*, vinculadas a otras tantas, sin que ninguna de ellas sea total, como en el caso del titiritero” (González, 2018). Entender cómo se define un territorio resulta primordial, ya que nos permitirían entender las dinámicas que en éste se configuran y despliegan, así como también aquellas que no, es decir, aquellas que se excluyen o limitan.

Con el fin de ahondar más en la forma en que éstas dinámicas, relaciones y flujos definen un territorio, o mejor, dicho, generan agenciamientos territoriales, es necesario sumergirse aún más en la teoría deleuziano-guattariana. Las nociones de territorio, bajo las cuales se ha intentado designar a la zona costera de Barón, apuntan a la diversidad en cuanto a su desarrollo, específicamente en los ámbitos económico, social, cultural, local, entre los principales. Estas nociones son posibles de visibilizar a partir de las “disputas de vocaciones” que operan bajo una representación de la realidad que está sujeta a ser modificada y recodificada. A partir de las disputas territoriales que han surgido en la zona del borde costero de Barón por imponer una “vocación” específica a este sector, es que se ha configurado esta “no-definición” anteriormente mencionada.

Siguiendo con los postulados de Deleuze y Guattari (2002) en cuanto a cómo actúan y se disponen los agenciamientos territoriales, estos eventos pueden ser estudiados a partir de dos grandes ejes: el eje horizontal de contenido y expresión; y el eje vertical de territorialidad y desterritorialización. Según su primer eje, el horizontal, el agenciamiento incluye dos segmentos, el de contenido y el de expresión denominados también y de aquí en adelante como: *agenciamientos maquínicos de afectuación* y *agenciamientos colectivos de enunciación*. Por un lado, el agenciamiento maquínico de afectuación, de cuerpos, de acciones y de pasiones, es una “mezcla de cuerpos, una trama de cosas y estado de cosas en una multiplicidad espacio-temporal. Aquí nos encontramos con cuerpos y elementos que revelan una articulación pragmática (...) Es decir, sistemas de relaciones entre elementos materiales” (Heredia, 2014, pág. 95). Por otro lado, agenciamiento colectivo de enunciación, de actos y de enunciados, transformaciones incorporales que se atribuyen a los cuerpos “buscan dar cuenta de los enunciados impersonales que atraviesan en el campo social a través de consignas y regímenes de signos” (Heredia, 2014, pág. 95). En este sentido, contenido y expresión son acciones que operan sobre el territorio y permiten la acción de modalidades singulares de configuración territorial, “en cada caso hay que encontrar uno y otro: ¿qué se hace y qué se dice?”.

Las formas de agenciamiento, al expresar la manera en la que se intentan percibir los fenómenos que trazan el territorio de estudio, ya no desde los sujetos y los objetos de modo independiente, sino, desde las líneas que entre ellos se trazan, corresponden a la noción del eje vertical del agenciamiento, es decir, a procesos de desterritorialización, vale decir, “acciones que trazan una línea más allá de aquel espacio, teórico o físico, que hasta entonces ocupaban y conformaban” y a procesos de *reterritorialización*, a entender, “hechos que se suscitan cuando aquello que salió de su territorio, entra en otro y se convierte en algo más” (González, 2018).

Los constantes cambios que han atravesado el borde costero de Valparaíso y las nuevas dinámicas de territorialización sobre esta zona obedecerían a una nueva forma de desterritorialización del entorno, mientras que las dinámicas de configuración del espacio corresponderían a procesos de reterritorialización. Estos procesos de reterritorialización y desterritorialización acontecen evidenciando posturas, antagonismos en la intervención territorial, desde la producción simbólica y material del agenciamiento. (...) en donde la

configuración espacial, o propiamente territorial, está basada en el ordenado, o moldeado, que los sujetos realizan de los nuevos lugares en los que se posicionan (Reyes Tovar, 2011, pág. 3).

Entendiendo el territorio desde la idea de agenciamiento, es que podemos problematizar a partir de procesos que confluyen en un acontecimiento, “cuando partimos, no de conceptos previamente hechos alrededor de unidades (como los sujetos individuales), sino de multiplicidades hechas de territorios, líneas y flujos, lo que encontramos es muy distinto, pues permite asistir a ese espacio-momento donde en efecto se genera una conexión que transforma la multiplicidad, es decir, un agenciamiento” (González, 2018).

Resulta interesante, por tanto, analizar no solo los procesos mismos que acontecen para la definición de un territorio específico, señalando las líneas de acción y de hechos o acontecimientos que emergen, se posicionan y sobreponen unas con otras, sino también, el mapa que aquellas líneas “dibujan” en cuanto definen procesos de territorialización, es decir, de definición territorial de un espacio, líneas que corresponderían a relaciones de poder, de fuerza, de estrategia. Deleuze (1987) explica que cada sociedad genera alianzas, redes de alianzas, que constituyen relaciones de fuerzas que dirigen el poder. En este caso, el borde costero representaría dicho campo de poder, dicho “mapa” producido, y siempre alterable, donde las relaciones de poder aparecen en lugares estratégicos con posibilidad de ser agenciados desde los discursos, las consignas o la materialidad. La exposición de las relaciones de fuerza que constituyen el poder, es el diagrama, el diagrama o la máquina abstracta, es el mapa de las relaciones de fuerzas, mapa de densidad, de intensidad que representa el campo de poder en disputa (Deleuze, 1987). En este caso, el borde costero representaría dicho “mapa” producido, y siempre alterable.

En tanto, la presente investigación surge a partir de la necesidad de entender el proceso de definición territorial, principalmente, desde la teoría deleuziana-guattariana, que ha acontecido durante el presente siglo sobre el borde costero de Valparaíso. Cabe señalar que la delimitación espacial y temporal de nuestro caso de estudio, como se indica al comienzo de este apartado, abordará la zona costera de Barón, lo que comprende específicamente el sector terrestre desde el acceso a Barón (Nudo Barón) hasta Calle Edwards y desde la línea férrea (no incluida) hasta el borde marítimo, no contemplando las extensiones construidas sobre territorio marítimo (Muelle Barón).

Mientras que la delimitación temporal del estudio será entre los años 2016 al 2018. Dicho periodo ha sido escogido por la relevancia que tiene el hito de levantamiento de infraestructura en el sector, a partir de la construcción e inauguración del nuevo Valparaíso Terminal de Pasajeros (VTP) en la zona estudiada en el año 2016. Y, considerará como cierre temporal, el hito acontecido a mediados de agosto del 2018, cuando la municipalidad de Valparaíso presentó el proceso de consulta ciudadana para definir el uso de los paños del Sector Barón, junto con sus posteriores resultados publicados durante el mismo año.

La investigación otorga especial énfasis a los modos de agenciamiento territorial, entendiéndolos como parte fundamental del proceso general en la configuración de los usos que podría tener la zona de Barón. Interesa comprender la forma en que se ha desarrollado su

definición territorial según procesos de agenciamiento en el territorio y el mapa de relaciones de fuerza que se ha diagramado según las disputas sobre el territorio de estudio.

### **Pregunta de Investigación**

¿Cómo los procesos de agenciamiento han configurado territorialmente la zona del borde costero de Barón, desde el año 2016 al 2018?

## **1.2 Objetivos de la investigación**

### **Objetivo General**

Analizar los procesos de agenciamiento que han configurado territorialmente la zona del borde costero de Barón, desde el año 2016 al 2018.

### **Objetivos Específicos**

- Identificar y analizar los *agenciamientos maquínicos de afectuación* por la definición territorial de la zona del borde costero de Barón desde el 2016 al 2018.
- Identificar y analizar los *agenciamientos colectivos de enunciación*, en tensión por la definición territorial de la zona del borde costero de Barón desde el año 2016 al 2018.
- Analizar los procesos de *desterritorialización y reterritorialización* de la zona del borde costero de Barón desde el año 2016 al 2018.
- *Diagramar* las relaciones de fuerza en la definición territorial de la zona del borde costero de Barón desde el año 2016 al 2018.

## 1.3 Relevancias

### Relevancia Teórica

Si bien dentro de las ciencias sociales existe una correlación en cuanto al manejo teórico que se produce dentro de estas mismas, para el caso de esta investigación resulta fundamental resaltar el aporte que se hace desde la filosofía, específicamente desde autores como Gilles Deleuze y Félix Guattari, quienes basan su obra en el análisis de problemáticas contemporáneas, que pretenden comprender la ciudad como vector de desterritorialización en el capitalismo que gobierna los territorios como sistema de intercambio entre la ciudad y el mercado. Específicamente, dentro de esta batería teórica que nos aportan estos autores es que podemos rescatar el concepto de agenciamiento, el que nos permitirá entender los procesos de conflicto y tensión que existen sobre determinados espacios y por qué permanecen como tensiones sin solución.

La teoría de Deleuze y Guattari abre para las investigaciones sociológicas un nuevo campo de estudio, donde posibilita la creación de mapas (diagramas) que analizan y describen los procesos de configuración territorial a partir de espacios en conflicto, aun cuando el conflicto mismo no se encuentre del todo materializado. La historia es geografía, por lo que puede ser entendida desde las maneras de agenciar un territorio, ya sea desde la política, la arquitectura, el urbanismo o la misma filosofía que pretende explicar la razón de cada transformación en el territorio.

### Relevancia Práctica

Esta investigación se sitúa geográficamente en el sector de Barón en la ciudad de Valparaíso, al estudiar las dinámicas territoriales que emergen en este sector es que se pretende aportar en dilucidar las problemáticas que acontecen en un espacio en disputa como lo es el estudiado. Los bordes costeros resultan relevantes de ser estudiados principalmente porque alojan conflictos territoriales debido al alto valor de uso que generan. En este caso, el sector de Barón resulta ser un lugar estratégico en cuanto su uso como valor patrimonial, cultural, histórico y logístico, características que han suscitado conflictos y revelado contradicciones tanto sociales como políticas en cuanto al quehacer y la gestión que se ha tenido y que se debería tener en términos futuros del sector.

Este espacio es uno de los más relevantes de la ciudad, sus disputas se tratan de validar a través de procesos de desarrollo histórico, como el portuario o el ferrocarril, procesos que seguirán determinando las vocaciones que reflejen una identidad de ciudad. Esto ha estimulado la creación y conformación de organizaciones sociales por la defensa del sector en cuestión, las que se enfrentan ante posturas gubernamentales no siempre coincidentes con las de la ciudadanía. Por ende, resulta relevante indagar los diálogos y las materialidades que fluctúan en el sector direccionando el futuro de la ciudad.

## CAPÍTULO DOS: MARCO TEÓRICO

### 2.1 Estado del Arte

#### Conflictos territoriales (borde costero- ciudades portuarias)

La relación entre ciudades y puertos ha estado desde sus inicios directamente afectada, en primera instancia, por procesos de industrialización y, posteriormente, por procesos de globalización. El área histórica de la ciudad-puerto de Valparaíso presenta un ejemplo claro de patrimonio industrial vinculado al desarrollo del comercio internacional marítimo de fines del siglo XIX y principios del XX. La ciudad de Valparaíso fue el primer y más importante puerto mercante de la costa del Pacífico sur, éste se conectaba con el Atlántico a través del Estrecho de Magallanes, lo que permitió un desarrollo del comercio en la región desde el año 1880 hasta la apertura del Canal de Panamá en 1914. Después de este hito histórico es que el desarrollo del puerto de Valparaíso va en declive, permitiendo que el puerto y su tejido urbano característico se preservaran como testimonio de la fase temprana de la globalización (Consejo de Monumentos Nacionales de Chile, 2003).

A lo largo de la historia, las ciudades portuarias han constituido ejes esenciales en la evolución económica, social, cultural y política de pueblos, países y estados, actuando como focos articuladores de una red mundial, continental o regional de intercambios de bienes y conocimientos (Revestido García, 2007).

Las ciudades portuarias, como ejes centrales de circulación de riquezas, se enfrentan constantemente a nuevos desafíos de integración entre los espacios urbanos y portuarios que se ven afectados, por lo que Carlos De Mattos denomina *metamorfosis espacial* (De Mattos, 2010), por las prácticas que las industrias portuarias producen y requieren para sus eventuales y paulatinos proyectos de expansión. Existe una relación muchas veces quebrada entre la ciudad y el puerto, donde no siempre convergen las funciones portuarias con las demandas territoriales de sus habitantes provocando una desvinculación entre los/as habitantes y el mar.

Ante esto, se han realizado diversos estudios referentes al tema “relación puerto-ciudad”. Estudios como los de Bryan Hoyle (1994), vienen a mostrar las fases de interacción entre puertos y ciudades, quien identifica diferentes etapas del proceso histórico en las ciudades portuarias.

Figura 1: Etapas en la evolución de las interrelaciones puerto-ciudad

Etapas en la evolución de las interrelaciones puerto-ciudad			
Etapa	Símbolo	Período	Características
I Puerto/ciudad primitivos		Antiguo/medieval hasta el s. XIX	Íntima asociación espacial y funcional entre ciudad y puerto.
II Puerto/ciudad en expansión		S. XIX - inicio s. XX	Rápido crecimiento comercial/industrial fuerza al puerto a desarrollarse más allá del límite con la ciudad, con muelles e industrias de carga fraccionada.
III Puerto/ciudad industrial moderno		Mitad s. XX	El crecimiento industrial (especialmente las refinerías) y la introducción de contenedores/Ro-Ro requiere separación/espacio.
IV Retirada del frente marítimo		1960 - 1980	Los cambios en la tecnología marítima inducen el crecimiento de las áreas de desarrollo industrial marítimo separadas.
V Remodelación del frente marítimo		1970 - 1990	El puerto moderno consume grandes áreas de espacios de tierra/agua; renovación urbana del núcleo original.
VI Renovación de los lazos puerto/ciudad		1980 - 2000+	La globalización y el intermodalismo transforman el papel de los puertos; nuevas asociaciones puerto/ciudad; la reconversión urbana mejora la integración puerto/ciudad.

Nota. Adaptado de *El Derecho Portuario y la Ciudad*, por B. Hoyle, (1994), John Wiley & Sons.

Los cambios en la relación entre el puerto y la ciudad derivan, en parte, por circunstancias de cada localidad, en cuestiones como la fecha de cambio del sistema de transporte o la realidad económica por la que atraviesa cada país, así como también la afectación que puede tener la economía internacional en los puertos del mundo. En el caso de las recién nombradas etapas presentadas por Hoyle (1994), podemos decir que nos encontramos surcando la última etapa, caracterizada por la globalización y la transformación intermodal de los puertos, que cambian las funciones mismas que convergen en esta actividad. Soriani (como se citó en Bailey, 2017) se refiere a la intermodalidad y a la contenerización como fases que obedecerían a la desindustrialización de los puertos y a una mayor exigencia de conocimiento formal en la operatividad de la actividad portuaria. Este proceso es posible visibilizarlo a través de la calificación logística, las nuevas funciones portuarias, los servicios intermedios, la nueva cantidad de infraestructura, las nuevas formas de organización marítima, los nuevos nodos y al ciclo productivo del transporte. Es en esta etapa en la que algunas ciudades se encuentran en la actualidad, donde comienza a generarse una mayor conciencia social y ambiental, incrementan las demandas por recuperación de espacios públicos cercanos o en presencia del borde costero.

Para autores que se dedican al estudio de relaciones entre puertos y ciudades como Revestido García (2007), el papel que tiene la ciudad ante las instalaciones portuarias, según lo expuesto en su escrito “Comunicación, puertos y relaciones puerto-ciudad”,

En efecto, por un lado, la ciudad no puede prescindir ni estrangular la competitividad de las actividades portuarias. En una economía globalizada, los puertos juegan un papel estratégico para la salud de su sistema productivo. Estas infraestructuras, además de asegurar su conectividad a los circuitos y redes del comercio internacional, son importantes focos de generación de riqueza y valor para ciudad. (pág. 11)

Por otra parte, este autor plantea que los puertos son cada vez más conscientes de su papel de servicio para con las comunidades, donde insta a que las autoridades portuarias no realicen gestiones a espaldas de los requerimientos de la sociedad, sino que más bien asuman nuevos modos de responsabilidad ante las exigencias de las comunidades. Para ello, las autoridades portuarias deben tener en consideración al menos dos niveles de requerimientos: en primer lugar, el plano de cooperación y acuerdo con administraciones públicas tanto locales como regionales: “En este caso, se trata de concertar, coordinar y gestionar con los gobiernos de ciudades y regiones aspectos tales como los planes y proyectos estratégicos destinados a insertar a la comunidad y el puerto en los espacios económicos globales” (Revestido García, 2007, pág. 11). En segunda instancia, se sitúa la necesidad de responder a las exigencias sociales por parte de ciudadanos. Para este autor, las sociedades modernas no se conforman con ser meras espectadoras, es más, mantienen un rol activo frente a problemáticas que les afectan directa o indirectamente

Consecuentemente, la actividad diaria de los puertos, la formulación e implementación de sus planes de futuro, etc. están expuestas a las exigencias, observaciones, juicios, quejas, razonamientos y felicitaciones de una ciudadanía organizada en una variada red de agentes (colectivos vecinales, “lobbies” económicos, grupos conservacionistas, organizaciones sociales y cívicas, sectores intelectuales y profesionales, etc.) cuyas opiniones y acciones tienen una incidencia cada vez mayor sobre su operatividad y competitividad. (Revestido García, 2007, pág. 12)

Es en este contexto, que se reflexiona sobre el diálogo fluido que se debe sostener entre puertos y ciudades, el modelo portuario debe reinventarse y adaptarse a las necesidades de sus habitantes, de modo que permita “pactar y activar acuerdos y sinergias de interés común” (Revestido García, 2007, pág. 12). Como señala José Luis Estrada “en todo caso, la solución del conflicto puerto-ciudad pasa por el conocimiento mutuo, el respeto y el diálogo entre ambas instituciones” (2004, pág. 19).

Dentro de los estudios sobre la relación ciudad puerto, la tesis de magister de Vicent Palací Descals “Y los puertos descubrieron las ciudades. El reencuentro entre puertos y ciudades que nunca debieron perder”, aparece como una de las investigaciones importantes de resaltar. El autor presenta en su estudio la relevancia de la “relación ciudad puerto”, poniendo especial acento en estas tres palabras, que para él “son en sí mismas un concepto. Son tres sustantivos inseparables” (Palací Descals, 2017, pág. 25). Esta tesis, plantea una preocupación por el fomento de estudios, investigaciones, análisis y reivindicaciones vecinales en torno al tema de las relaciones perdidas entre el puerto y la ciudad producto de la eclosión del comercio internacional.

Es más, en la actualidad se convive con el peligro de fractura y la voluntad de evitarla. Es el nuevo reto: la reconexión puerto-ciudad, porque el alejamiento de los puertos se ha producido de forma física; por ejemplo, mediante la

instalación de verjas para proteger los recintos aduaneros. (Palací Descals, 2017, pág. 26)

Tanto el puerto como la ciudad, según esta investigación, deben encontrar un punto común a sus demandas, para lograr obtener frutos y rentabilizar la economía de sus localidades. Palací Descals indica que los trabajos de impacto económico son importantes, pero al mismo tiempo es relevante contar con estudios de impacto ambiental (sobre aire, sobre ruido, del estado del agua, en la cultura; así como estudios de imagen que proyecta la actividad portuaria sobre la ciudadanía).

Las conclusiones de esta investigación comienzan con la siguiente interrogante ¿Qué hacer para mejorar la relación puerto-ciudad? Ante esto, el autor presenta una serie de respuestas; en primera instancia se refiere a la importancia de la comunicación entre el puerto y la ciudad “Es decir, de la mejora de la comunicación y de la relación entre ambas partes surgirán las iniciativas que romperán las actitudes de distanciamiento entre las necesarias instalaciones portuarias y las imprescindibles áreas de uso público” (Palací Descals, 2017, pág. 137). En este sentido, las autoridades portuarias son las que deberían conservar la titularidad sobre los espacios que se abren al uso público ciudadano, de modo que se garantice el uso de los espacios, “(...) que no generen nuevas servidumbres o presiones sobre los espacios portuarios comerciales, excluyendo, por tanto, los usos habitacionales y residenciales. Esto es, los hoteles y las viviendas” (Palací Descals, 2017, pág. 138). Este tipo de modelo es aplicable a algunos puertos del mundo donde la forma, el “formato” que define cómo, dónde y de la mano de quién se lleva a cabo la relación entre los puertos y sus respectivas ciudades es guiada por la figura de una autoridad portuaria. La institucionalidad es guiada según la forma de una autoridad portuaria de carácter público, formato que no se replica en su totalidad en todos los países que tienen ciudades puertos, como por ejemplo Chile.

Se concluye también que los puertos deben abrir la toma de decisiones a la participación ciudadana habilitando mecanismos de consulta y participación. Si bien este punto es crucial, esta investigación no profundiza en la importancia que la ciudadanía puede y debe tener sobre este tipo de problemáticas, si bien se habla de una integración de organizaciones civiles en la toma de decisiones portuarias que afectan a la ciudad, se hace siempre planteando que son las autoridades portuarias las que deben propiciar los espacios de participación, sin dar cabida a proyectos o propuestas que puedan emanar desde la misma comunidad vecinal. Existe una consideración de las organizaciones civiles, pero solo en la medida en la que son funcionales, obviando su capacidad de reflexión y movilización y en cuanto a demandas e ideas propias. Tal como refiere Rinio Bruttomesso (2008), respecto a la labor de las autoridades portuarias “(...) si la ‘respuesta’ a estos requerimientos de los operadores portuarios, tanto públicos como privados, llega con retardo o en términos poco convincentes por parte de las autoridades locales, la rotura entre ciudad y puerto está destinada a concretarse con gran probabilidad” (pág. 4).

El aporte de Bruttomesso (2008) es importante, ya que nos sirve para comprender que los puertos deben estar en constante diálogo con la ciudad y que hay tres puntos esenciales para esto: la accesibilidad a las áreas portuarias, la organización de la red de las infraestructuras de

transporte y las cuestiones ligadas al ambiente, tanto del área portuaria como del espejo marítimo. Por otra parte, Brottomesso hace hincapié en que este discurso también debe ser el mismo desde la ciudad, la que debe favorecer y no obstaculizar el desarrollo portuario, tomando en cuenta aquellos requerimientos y exigencias específicas del puerto con aquéllas más generales de la ciudad.

En cuanto a estudios referidos a la integración urbana de infraestructuras portuarias con la accesibilidad pública de estos espacios, Alejandro Grindlay Moreno (2008) pone énfasis en dos cuestiones que aparecen como diálogos contrapuestos en la problemática puerto-ciudad; por un lado, la “rentabilización” urbana, donde predominan principalmente los usos comerciales y terciarios, los que pueden estar vinculados o ser completamente ajenos a la actividad marítima. Por otra parte, la “revitalización” urbana donde “va a predominar la dotación de equipamientos culturales, institucionales, etc. o de espacios libres, en una operación de recomposición morfológica del lugar conjunto de ciudad y puerto” (Grindlay Moreno, 2008, pág. 75). Ante esto, Grindlay realiza una crítica desde el ámbito urbanístico a la búsqueda de rentabilidad por parte de las administraciones portuarias y por otro a los intereses urbanos que caen en el exceso de uso comercial y terciario.

Los instrumentos de planificación empleados en las ciudades portuarias no resuelven por sí solas los conflictos urbano-portuarios, ya que, como explica este autor, son muy relativos según su perspectiva (urbanístico-social o económico-comercial), que se aplique, lo que deriva muchas veces en un enfoque unilateral aplicado a los puertos. Para autores como José Luis Estrada (2004) “es en esta fase donde se han de poner las bases para la eliminación del conflicto o, al menos, para su limitación en el momento de la realización de las obras y de la explotación” (pág. 15).

Por otra parte, Grindlay resalta la importancia de poder conciliar un modelo de ciudad estable con su puerto, siendo imprescindible una integración urbana de parte del espacio portuario para la resolución conjunta de problemáticas recíprocas. Para este autor, para mantener y potenciar la actividad portuaria a su pleno desarrollo competitivo, estas instalaciones deben mantenerse distanciadas de las áreas urbanas, hecho que no siempre es factible ya que las geografías de las ciudades son distintas, por lo que considera fundamental el no olvidar la importancia de la calidad urbana,

No puede ignorarse la necesidad de acotar determinados ámbitos más sensibles dentro de las terminales portuarias de mercancías y pasaje por seguridad. Sin embargo, ello no puede constituirse en un impedimento para el desarrollo de los espacios públicos, y para la reducción de las barreras entre puerto y ciudad. (Grindlay Moreno, 2008, pág. 76)

La importancia de la correcta relación entre el espacio público y las infraestructuras portuarias dependerá de la adecuada y controlada apertura de los recintos portuarios para que puedan llevar a cabo actividades tradicionales de uso ciudadanos, “el paseo, la pesca, la contemplación, etc” (Grindlay Moreno, 2008, pág. 76) y asegurar desde los recursos urbanísticos y arquitectónicos que las tradiciones que en este tipo de ciudades se desarrollan y

se mantengan, tal como menciona Brottomesso (2003) una puesta en valor es el descubrimiento de espacios, instalaciones y edificios con frecuencia de gran interés histórico- arquitectónico.

### Casos a nivel nacional

En cuanto a casos de estudios referidos a nuestro país, es posible encontrar investigaciones urbanísticas como la efectuada por Isabel Ampuero Sánchez, arquitecta de la Universidad de Valparaíso, cuyo título es “Recomendaciones para un Plan de Recuperación Urbana de la relación Ciudad-Puerto. Caso de estudio Ciudad de San Antonio, Región de Valparaíso”. En esta tesis de magister, la autora se centra en las problemáticas de convivencia ciudad-puerto y sus transformaciones, las que han sido directamente afectadas por el proceso de globalización. Señala además que, debido a los cambios tecnológicos y a sus impactos en el territorio, que han expuesto a las ciudades a un deterioro ambiental, en parte incrementados por la propia actividad portuaria, se ha mermado la relación entre el puerto y la ciudad. Este estudio se centra específicamente en la ciudad de San Antonio.

Dentro de sus principales conclusiones, destaca el poco reconocimiento de los habitantes de la ciudad por la tradición portuaria del puerto, “lo cual juega una importante barrera social en el vínculo ciudad puerto” (Ampuero Sánchez, 2019, pág. 90). Por otro lado, enfatiza la influencia de externalidades positivas o negativas en cuanto a la percepción que se tienen respecto al vínculo entre el puerto y sus habitantes, el cual “tiene que ver con las situaciones a favor que se generan por la actividad portuaria, ya sea por: la llegada de cruceros, comercio y generación de actividades extraportuarias, equipamiento deportivo, turismo, etc” (Ampuero Sánchez, 2019, pág. 90). Todo tipo de situaciones que permiten la cercanía de los/as habitantes con el mar favorecen el vínculo de estos/as con el puerto.

Otro caso es el que nos presentan investigadores y académicos como José Francisco Vergara Perucich y Alberto Texidó Zlatar (2018) quienes realizan una investigación referida a la infraestructura urbana del Puerto de Antofagasta como un foco de problemáticas socio espaciales en la ciudad, esto producto de determinadas decisiones que toma el puerto como lo es la implementación de un sistema asociativo público-privado que rige desde el año 1997 (Texidó Zlata & Vergara Perucich, 2018, pág. 10) para la implementación y operación de infraestructura. En este artículo se explica cómo este tipo de asociación siendo que logró cumplir con sus objetivos de rentabilidad, deja de lado el ámbito de sostenibilidad de sus proyectos y debilita el rol Estatal como ente regulador y planificador.

Para Vergara y Texidó (2018) desde la década de 1970 se produce un cambio de paradigma, donde las experiencias internacionales de reconversión de espacios portuarios obsoletos han disociado las actividades productivas intensas de los puertos de las ubicaciones urbanas históricas. Actualmente la revitalización de frentes marítimos en ciudades portuarias a reconocido procesos globales que pasaron de evaluar solo la productividad y eficiencia en sus instalaciones a un sistema de consideración con los factores ambientales. Para estos autores, los puertos del siglo XXI reconcilian los intereses y objetivos del espacio, donde el antiguo puerto

puede ser una herramienta de reconversión estructural que vincula el puerto con la ciudad y en el que la incorporación de actores locales a los procesos de transformación se presenta como “catalizador de instancias democráticas y de resignificación cultural a otra escala (Sieber, 1991)”.

Este artículo resalta como estrategia clave en el proceso de modificaciones espaciales portuarias el vínculo con líderes sociales “En este aspecto, es vital el liderazgo que puede ejercer la autoridad local democráticamente elegida para propender a un proceso de regeneración urbana armoniosa” (Texidó Zlata & Vergara Perucich, 2018, pág. 10), entendiendo en este sentido a los/as líderes sociales locales como aquellos/as que tienen el poder de incentivar o bajar propuestas y/o proyectos a implementar en la ciudad.

Es importante entender que una transformación en un frente marino es un proceso que afecta a territorios y no solo a las ciudades (...) es vital asumir que estas transformaciones no sólo obedecen a un pujante mercado mundial de bienes e infraestructuras sino también a un conjunto de demandas sociales propias de las ciudades que deben adaptarse y regenerar nuevas condiciones sustentables para la vida urbana contemporánea, algo que en el caso del Puerto de Antofagasta merece ser revisitado. (Texidó Zlata & Vergara Perucich, 2018, pág. 11)

Las ciudades portuarias, explican estos autores, tienden a tener patrones similares de conflictos, pero que aun así no han sido estudiados a cabalidad por la literatura urbanística. La mayor cantidad de investigaciones realizadas en esta área se han realizado a partir del caso puerto ciudad en Valparaíso, dejando de lado el estudio de otros territorios nacionales como lo es que estamos presentando (Puerto de Antofagasta).

Vergara y Texidó hacen un llamado a centrar aún más los estudios urbanos en problemáticas como las que surgen a partir de la relación puerto ciudad a nivel nacional y a seguir ejemplos de puertos emblemáticos teniendo en cuenta el reconocimiento de cada contexto y su medioambiente “enfaticando en la comprensión de un sistema regional de puertos estatales donde prime la complementariedad” (Texidó Zlata & Vergara Perucich, 2018, pág. 20) superando la lógica de competitividad, avanzando hacia la colaboración infraestructural para reducir los impactos que generan los proyectos.

### **Valparaíso-Barón: Puerto ciudad**

Gino Bailey, en su artículo “La trayectoria de Puerto Valparaíso, en la tensión público-privada de la ciudad” (2017), realiza una revisión de la definición del puerto de Valparaíso en la actualidad, donde plantea que esta se ve tensionada por distintos intereses y por una imagen de ciudad que se enfrenta a una definición territorial entre lo público y lo privado, el habitante y el usuario, lo patrimonial y lo económico. Ante ello, muestra la forma en que el espacio del sector Barón ha sido destinado, en los últimos años principalmente, a la recreación y a las

actividades lúdico-deportivas al libre, sector que intenta ser revitalizado (por el municipio, las corporaciones y las empresas) a través del turismo.

Bailey, analiza el debatido proyecto “Puerto Barón”, que “desde el año 2006 entra en concesión a la sociedad Plaza Valparaíso S.A., empresa experta en la implementación de Shopping mall, para el desarrollo del sector turístico y comercial en el nudo Barón, por un periodo de treinta años” (2017, pág. 3). En este punto, el autor se refiere específicamente a las tensiones y conflictos ciudadanos y políticos que han sucedido luego de la concesión de terrenos costeros a privados. “La realización del waterfront de estas características, causa tensiones fundamentalmente porque en la idea de la diversificación económica de un puerto, va definiendo espacios de consumo en lugares que tradicionalmente se han dedicado a la economía portuaria” (Bailey, 2017, pág. 4).

En este sitio, emerge la disputa entre la ciudadanía y diversas autoridades, que se confrontan por una definición global del puerto, “se confrontan dos modelos predominantes de ciudad: Ciudad patrimonio de la Unesco y Ciudad Portuaria” (Bailey, 2017, pág. 11). La visión de ambos modelos ha desechado la opinión de la ciudadanía, no se ha visto el reflejo de una real inclusión social donde se pueda ejercer una discusión que abarque el interés público, la discusión sobre el derecho a la ciudad (Sassen, 1998), direccionando los esfuerzos por una integración entre las necesidades de la ciudad y el funcionamiento del puerto.

Mauricio Rojas Alcayaga y Victoria Bustos Urbina (2015) realizan una investigación en torno a la defensa del patrimonio cultural (tangible e intangible), en un trabajo que aborda el fenómeno de los movimientos de defensa patrimonial en Valparaíso. Para éstas/os, la importancia del estudio de caso en Valparaíso, se debe a su condición de Patrimonio de la Humanidad, gracias a esta declaratoria es que evidencian las contradicciones sociales y políticas que surgen a partir de la valoración y la protección que se le pretende dar a la ciudad, y lo que trajo consigo el fortalecimiento de los movimientos patrimonialistas. Salazar (como se citó en Alcayaga y Bustos 2015) explica el surgimiento de dichos movimientos esencialmente por el repliegue del Estado en materias de desarrollo cultural y protección del patrimonio, dejándolo al arbitrio de políticas neoliberales y globalizadoras.

Para el caso de Valparaíso, se puede decir que son variadas las organizaciones de este tipo, pero este caso de estudio en específico se centra en los movimientos por la recuperación del borde costero de la ciudad, partiendo por la icónica campaña “que no nos tapen la vista” (oposición a la edificación en altura en el borde costero) hasta la campaña “¡No al mall Barón!”

Ambas representan un sentido de continuidad en la defensa patrimonial, unificadas por el rechazo que provoca el aparente contubernio entre el poder público y el poder privado para provocar modernizaciones urbanas de carácter capitalista, que más que proteger bienes patrimoniales pretenden buscar rentabilidades de mercado. (Rojas A. & Bustos U., 2015, pág. 156)

Los movimientos patrimonialistas advierten que la construcción de un centro comercial (Mall Barón) en el borde costero y cercano a la zona declarada Patrimonio Cultural de la

Humanidad, es una decisión que atentan contra la identidad cultural, y el derecho al goce del patrimonio cultural como un bien público, democrático y colectivo (Rojas A. & Bustos U., 2015). Es entonces que, siguiendo la perspectiva de David Harvey (como se citó en Alcayaga y Bustos 2015) la ciudad se transforma en un campo de disputa en donde se produce una lucha por el control del espacio. La lucha por el espacio pareciera ser una reivindicación sociocultural, a lo que Harvey (2013) denomina el “Derecho a la ciudad”, es decir, movimientos que surgen para enfrentarse a modelos de ciudad dominados por el capital globalizado, y que amenazan la vida cultural urbana.

Respecto al caso de la construcción del mall en el sector de Barón, se identifican críticas que apuntan al apoyo estatal que recibe una iniciativa privada, y a la fragmentación que produciría tal construcción a la condición de ciudad-puerto de Valparaíso.

Ante el escándalo que esto suscita en los habitantes de la ciudad, la sociedad civil ha llevado a interponer recursos legales en los tribunales, en la Contraloría General de la República y también han hecho parte al Ministerio de la Vivienda y Urbanismo, al Consejo Regional de Valparaíso, y del mismo modo, a la Comisión de Cultura de la Cámara de Diputados. (Rojas A. & Bustos U., 2015, pág. 161)

El estudio presenta antecedentes que explican como el patrimonio si bien no es reconocible en la vida cotidiana de las personas, actúa como un activador de acción social y política (Prats, 2004). Ante esto, el patrimonio permanece constantemente tensionado ante el ser considerado como un bien mercantil o como un recurso de resistencia sociocultural. Esta tensión por el patrimonio en Valparaíso es reflejo de lo que se identifica como un centro de disputa por el espacio urbano entre el poder público-privado (Rojas A. & Bustos U., 2015) que se ve defendido por ciudadanos y ciudadanas por la permanencia de los bienes identitario y populares de la ciudad.

En última instancia nos referiremos al estudio realizado por Sebastián Villarroel “Movimiento social “No al Mall Barón” y el conflicto por el plan maestro de EPV, ¿evidencia de una crisis en el desarrollo territorial de la ciudad-puerto de Valparaíso?”. En esta investigación se analiza la relación de la ciudad-puerto de Valparaíso, donde se identifica un desarrollo no armónico entre la industria portuaria y la ciudad producto de proyectos a desarrollarse en el borde costero, como lo es la creación de un mall en el sector de Barón, producto de Plan Maestro que impulsa la Empresa Portuaria de Valparaíso.

Con el objetivo de describir la manera en que se evidencian crisis de desarrollo territorial, el autor apunta a que existe una “incapacidad de variabilidad que tiene el sistema territorial dada la crisis de racionalidad y de legitimidad en el macro sistema político del territorio” (Villarroel, 2016, pág. 3). Ya que si los conflictos que se generan en el territorio no son integrados en los procesos de macro sistemas (políticos, económicos, sociocultural) se evidencia una crisis en el desarrollo territorial. Ante esto, los movimientos sociales resultan ser aquellos que ponen en evidencia este tipo de crisis, los que surgen ante problemáticas externas que no han sido resueltas

o acordadas, obligando a los territorios a generar procesos que sirvan de interacción con los macro sistemas.

Dentro de las principales conclusiones referidas en este trabajo de investigación resulta relevante destacar que las dificultades del desarrollo territorial de la ciudad puerto de Valparaíso se hacen evidentes ante el conflicto que posiciona al movimiento social. Las organizaciones opositoras al proyecto del Mall Barón eran principalmente las relacionadas a la actividad marítima y portuaria por sobre el resto de las organizaciones que conforman el movimiento social. Por lo que, “podemos entender que la identidad colectiva creada para darle consistencia al sistema de acción, nace desde las organizaciones relacionadas con la actividad marítima y portuaria, llenando de simbolismo al movimiento social y posicionando un argumento central, Valparaíso es puerto” (Villarroel, 2016, pág. 118).

Esta postura entra en disputa entre aquellos/as que consideran que la implementación de un mall en el sector refuerza la identidad local y plantea una nueva relación entre ciudad y el puerto, por el otro lado, se dice que este proyecto afecta la identidad porque no es parte de la cultura porteña y perjudica el desarrollo portuario en el norte de la ciudad.

Si bien estas problemáticas vienen a reforzar la idea de una incapacidad por llegar a un consenso en cuanto a la construcción de la ciudad, Sebastián Villarroel (2016) dirá que este tipo de movimientos sociales, se dan a partir de fenómenos que logran

amplía los límites de la esfera pública al politizar una concesión entre privados; el borde costero se convierte en tema debatible; queda una fuerte sensación de democratizar las decisiones; se transforma las relaciones entre las organizaciones ya que se refuerzan redes y se inician otras; y actores marginados toman relevancia en el territorio. (pág. 119)

En el caso de Valparaíso, entregar el sector del muelle Barón para que la ciudad se vuelva a relacionar con el agua queda supeditación al ritual del mercado, valorizando el retail por lo patrimonial, demuestra que la única vía posible son los caminos del neoliberalismo. Ante esto, los movimientos patrimonialistas se oponen a las imposiciones capitalistas,

Por el contrario, los movimientos patrimonialistas pretenden resguardar uno de los principales bienes patrimoniales intangibles de Valparaíso, sostenido en la propia declaratoria patrimonial, su carácter de ciudad símbolo de la cultura popular, pero de aquella no etiquetada en postales, sino la que surge de la profunda cultura de resistencia que caracteriza, precisamente, a la cultura popular. (Rojas A. & Bustos U., 2015, pág. 171)

## 2.2 El Agenciamiento como concepto

Como ya hemos visto previamente, igual o más importante que saber para qué, primero se debe saber el cómo, ya que esto nos significará no solo reportar el proceso, identificarlo, describirlo, visibilizarlo y exponerlo, sino también, la o las formas que se ensamblan en la definición de un territorio. Dichos procesos, que si bien pueden operar en distintos niveles sociales y políticos, parecieran tener un patrón común, un *modus operandi* que se repite y reproduce de manera compleja (*complex*) y se despliega tanto en el campo material como en el simbólico. La definición territorial, por ende, estaría sujeta a dicho proceso.

Es aquí donde queremos ahondar en uno de los conceptos más relevantes que nos han presentado los académicos Gilles Deleuze y Félix Guattari, especialmente en su obra *Mil Mesetas* (2002), que es el concepto de “**agenciamiento**” (*agencement*). Este concepto se concentra en el estudio y análisis de los movimientos en las sociedades, en la manera en que los flujos sociales se producen y se conectan de una manera relacional. Para entender de mejor manera dicho fenómeno, nos señalan que “una primera definición genérica que se puede dar del concepto de agenciamiento es “conjunto de relaciones co-funcionales entre elementos heterogéneos” (Heredia, 2014, pág. 94). En Deleuze y Guattari (2002), la heterogeneidad es referida a elementos tanto físicos, biológicos, tecnológicos, psicosociales, políticos, discursivos, etcétera. Al efectuarse una relación entre estos movimientos, nos dice este autor, es que estamos en presencia del denominado agenciamiento, aquel que permite una constante modificación de la noción de lo “social”.

El agenciamiento, por lo tanto, actúa como una herramienta necesaria para pensar la forma en que se componen elementos individuales y heterogéneos de un modo co-funcional. En este sentido, se plantea que los elementos co-funcionales, es decir, sistemas de relaciones entre elementos materiales que tienden a repetirse y a diferenciarse y/o transformarse, surgen por agenciamientos, por relaciones diferenciales entre heterogéneos que emergen en el plano del campo social.

Es a partir de esto que Deleuze aborda este concepto como una teoría de la relación y la composición, exponiendo y explicando el cómo un sistema conceptual como tal produce realidad. Los elementos del agenciamiento no serían de una misma naturaleza, ni tendrían una misma función o fin, pero de todas formas estos ejes se relacionan en un mismo plano, “este tipo de encuentro produciría relaciones entre cosas que no estarían sometidas a la misma filiación o descendencia, pero tras una alianza o contagio, estas cosas descubrirían un territorio que las engloban” (Duarte, 2015, pág. 88), es en este territorio donde se compondrán y descompondrán, se crearan y destruirán sistemas de relaciones. Pero, “lo importante no son las filiaciones sino las alianzas y las aleaciones conformadas” (González de Hernández & Isea, 2019, pág. 329).

Estos sistemas de relaciones pueden ser comprendidos como “un modo de pensar desde las relaciones sociales de los elementos, por ejemplo, personas, símbolos, que se encuentran” (González de Hernández & Isea, 2019, pág. 327). Ante esto, Humberto Sabatini (2001) nos dirá que todo agenciamiento es colectivo y pone en juego poblaciones, multiplicidades, afectos,

intensidades, territorios. Siempre hablamos, accionamos y pensamos desde un agenciamiento, es la línea imperceptible que atraviesa las ideas, los cuerpos, los elementos en juego, es el entremedio, que sostiene todas las relaciones.

En la medida en que las conexiones aumentan, aumentaran las dimensiones de una multiplicidad, la que cambia de naturaleza en la medida en que aumentan sus conexiones y “un agenciamiento es precisamente ese aumento de dimensiones en una multiplicidad” (Deleuze & Guattari, 2002, pág. 14). En esta misma línea, Elsy González (2019) se refiere a que una multiplicidad, según su lectura a Deleuze, no tiene ni sujeto ni objeto, sino únicamente determinaciones, tamaños, dimensiones, que no puede aumentar sin que ella cambie de naturaleza (las leyes de combinación, conexión y distribución aumentan con la multiplicidad).

Resulta interesante comprender que para la teoría deleuziano-guattariana el agenciamiento en su multiplicidad logra actuar al mismo tiempo tanto sobre flujos semióticos, flujos materiales y flujos sociales (independientemente de la recuperación que puede hacerse de todo eso en un corpus teórico y científico)” (2002, pág. 27). Con ello se explica la manera en que se debiese comprender la realidad misma, el acontecer múltiple entre las conexiones de los distintos campos (de representación, de subjetividad y del mundo) que se estructura gracias al agenciamiento que compone este macro-campo.

### **Agenciamiento maquínico de afectuación y agenciamiento colectivo de enunciación**

Los elementos del agenciamiento, como señalábamos, no son de una misma naturaleza, ni tienen misma función o fin, pero de todas formas estos se relacionan a través de ejes en un mismo plano. Los ejes centrales que operan en este plano serían la relación y el proceso, es decir, la forma y el fondo del agenciamiento. De manera más gráfica, podemos entender al eje relacional como “la red”, el ensamblaje de elementos heterogéneos; mientras que el aspecto procesual “implica en sí el futuro en el presente, la cuota de infinito imprescindible, la promesa de innumerables inestabilidades, novedades y creaciones” (Heredia, 2014, pág. 94).

Deleuze y Guattari (2002), señalan, que un agenciamiento posee dos caras, una doble naturaleza, un eje horizontal y un eje vertical: el primero, se refiere al *agenciamiento maquínico de deseo o afectuación* y al *agenciamiento colectivo de enunciación*. El eje horizontal da forma a la dimensión compositiva del agenciamiento entre la lógica de los cuerpos y la de los enunciados. El *agenciamiento maquínico de afectuación* es referido a los cuerpos, a las acciones y pasiones, mezcla de cuerpos que actúan los unos sobre los otros, es decir que un cuerpo tiene afectación sobre otro.

Bajo su aspecto material o maquínico, un agenciamiento no nos parece que remita a una producción de bienes, sino a un estado preciso de mezcla de cuerpos en una sociedad, que incluye todas las atracciones y repulsiones, las simpatías y las antipatías, las alteraciones, las alianzas, las penetraciones y expansiones que afectan a todo tipo de cuerpos relacionados entre sí (...)

Naturaleza-sociedad. Presuponen una máquina social que las selecciona y las incluye en su filum: una sociedad se define por sus alianzas y no por sus herramientas. (Deleuze & Guattari, 2002, pág. 94)

Desde la perspectiva de estos autores, la máquina viene después de las herramientas previas más simples que ella, de cómo los humanos y las máquinas se mecanizan, hacia la cuestión de qué máquinas sociales hacen que surjan máquinas técnicas, afectivas, cognitivas y semióticas concretas, así como hacen posibles y necesarias las concatenaciones entre ellas (Rauning, 2008). Se produce un ensamblaje entre nuevos elementos, nuevos cuerpos, que se relacionan de manera distinta pero que cambian o superponen un nuevo sistema relacional, “esta lógica de los cuerpos, daría lugar a una «formalización de contenido», que daría el esbozo de las interconexiones y ensambles materiales” (Heredia, 2014, pág. 95). Mientras que, por otro lado, los *agenciamientos colectivos de enunciación*, se refieren a la semiótica, a un campo inmaterial, a aquellos “actos y de enunciados, transformaciones incorporales que se atribuyen a los cuerpos” (Deleuze & Guattari, 2002), es decir determinaciones de regímenes de signos o enunciados que conforman los discursos. El agenciamiento colectivo de enunciación releva la importancia del carácter social de la enunciación, no es solo el acto de habla, no es solo el lenguaje lo que sedimenta los procesos de agenciamientos, sino más bien son las consignas y los actos de habla como medios que representan y determinan un acto dominante, un hito histórico, definiendo así la forma en que se entenderá un campo social específico. “En este sentido, el agenciamiento colectivo de enunciación busca captar los procesos de individuación colectiva de enunciados y daría lugar a una «formalización de expresión»” (Heredia, 2014, pág. 95).

Por otro lado, el eje vertical es orientado hacia el plano de la dimensión procesual, donde los agenciamientos conjugan los procesos de territorialidad y de desterritorialización que lo desestabilizan y los procesos de territorialización y re-territorialización que lo estabilizan (Deleuze & Guattari, 2002). De este modo, el agenciamiento habilita el movimiento relacional.

Es en este sentido que el agenciamiento es mínimo común denominador de toda composición, es siempre el mismo siendo diferente según va en cada caso resultando de las velocidades que suma, teje y articula (...) De modo que el agenciamiento conlleva el ejercicio de una evaluación inmanente donde lo seleccionado no se distingue de la propia selección, donde las multiplicidades conservan sus diferencias, pues el plano mismo de inmanencia actúa, por decirlo así, diferenciándose sobre sí mismo. (Garrido, 2016, pág. 266)

En la inmanencia no se crea un valor adicional a las cosas/procesos/relaciones/interacciones, todo lo heterogéneo existe en un mismo plano tiempo espacial. El agenciamiento, en tanto, permite o posibilita el entendimiento de cada unidad, de cada cuerpo sin órganos (tanto la idea como el cuerpo pueden ser lo primero, planteando así la relación causa-efecto), que previo a su interrelación coexisten sin subjetivarse unas a otras.

De esta manera, para efectos de nuestro caso, resulta necesario y clave que consideremos que, en la definición de un territorio, es decir, cuando un agenciamiento territorializa,

crea/cambia/destruye un territorio, lo hace a través de procesos que operan en un mismo plano, pero a través de distintos ejes. Los territorios, por lo tanto, componen procesos de desterritorialización y de reterritorialización, “mucho más que una cosa u objeto, un territorio es un acto, una acción, una relación, un movimiento concomitante de territorialización y desterritorialización, un ritmo, un movimiento que se repite y sobre el cual se ejerce un control” (Herner, 2009, pág. 167). Es entonces el territorio una construcción social, un producto del ejercicio de relaciones de poder, relaciones de poder materiales y/o simbólicas que resultan de una producción espacial en base a vivencias y percepciones. Como dice Sabatini (2001), dentro de este movimiento mutuo de agenciamientos, un territorio se constituye.

### **Desterritorialización y reterritorialización**

Los agenciamientos como dijimos en el apartado anterior, son encuentros entre heterogéneos, de modo que actúan como composición del territorio, es a partir de esto que “Deleuze y Guattari plantean que, en un primer movimiento, los agenciamientos se desterritorializan y, en un segundo, ellos se reterritorializan como nuevos agenciamientos maquínicos de los cuerpos y colectivos de enunciación” (Herner, 2009, pág. 168). Es así como el proceso de desterritorialización se entiende como la destrucción del territorio, y los procesos de (re) territorialización como la construcción del territorio.

En cuanto actúa un proceso de desterritorialización, nuevos agenciamientos se hacen necesarios para reterritorializar “el territorio puede desterritorializarse, esto es, abrirse y emprender líneas de fuga e incluso desmoronarse y destruirse. La desterritorialización consistirá en un intento de recomposición de un territorio empeñado en un proceso de reterritorialización” (Guattari & Rolnik, 2006).

Todo proceso de constitución territorial eventualmente será desterritorializado, ya que todo agenciamiento en algún momento sufrirá una transformación de y en sus componentes. Luego, estos “territorios” son construidos todo el tiempo y de manera dinámica, y como nos recuerdan los dos pensadores, donde hay “territorialización” siempre deberá ocurrir también una “desterritorialización”.

Deleuze y Guattari explican cómo los “territorios” son atravesados por procesos siempre dinámicos, donde se construye algo que luego puede ser transformado, destruido, para pronto ser territorializado nuevamente. Como bien explica María Teresa Herner, “la especie humana está sumergida en un inmenso movimiento de desterritorialización, en el sentido de que sus territorios ‘originales’ se rompen ininterrumpidamente” (2009, pág. 168).

Toda sociedad, pero también todo individuo, están pues, atravesados por las dos segmentaridades a la vez: una molar y otra molecular. Si se distinguen es porque no tienen los mismos términos, ni las mismas relaciones, ni la misma naturaleza, ni el mismo tipo de multiplicidad. Y si son inseparables es porque coexisten, pasan la una a la otra, según figuras diferentes, como entre los primitivos o entre nosotros – pero siempre en presuposición la una con la otra.

En resumen, todo es política, pero toda política es a la vez macropolítica y micropolítica. (Deleuze & Guattari, Mil mesetas. Capitalismo y esquizofrenia, 2002, pág. 218)

De este modo los movimientos que sacuden la sociedad, no son solo por la contraposición de segmentos molares, sino que lo que define a la sociedad son al mismo tiempo sus líneas de fuga (segmentos moleculares). Los movimientos de desterritorialización y reterritorialización se efectúan en la medida que emergen y emerjan líneas de fuga. Estos movimientos, decodifican al mismo tiempo que recodifican conexiones sobre el mismo territorio o sobre los/as sujetos/as, las líneas de fugas, por tanto, son la acción del abandono, es decir, son movimientos que desertan de un territorio (ya sea físico o corporal) producto de una ruptura (conflicto).

Y la fuga no es una mera huida, no es una salida del mundo hacia una presunta trascendencia, no es tanto un cambio de situación o de lugar en el tiempo y en el espacio cuanto el enloquecimiento, el desquiciamiento, la exasperación de una situación dada –por eso entre las líneas no hay oposición sino tensión inmanente–. (Guattari & Rolnik, 2006)

La desterritorialización, como mencionamos, hace referencia al abandono del territorio a través de una línea de fuga, ya que es aquí donde vemos la multiplicidad del agenciamiento, distintas dimensiones, distintos encuentros, tensiones y resistencias ejercidas sobre un mismo territorio plantearán nuevas direcciones, que conllevarán eventualmente, a nuevas creaciones, es decir, a procesos territorializantes.

Pensar y desterritorializar quiere decir que el pensamiento sólo es posible en la creación, y para que se cree algo nuevo es fundamental romper el territorio existente, creando otro. De esta forma, de la misma manera que los agenciamientos funcionaban como elementos constitutivos del territorio, ellos también van a operar en la desterritorialización, nuevos agenciamientos son necesarios, nuevos encuentros, nuevas funciones. (Herner, 2009, pág. 169)

Los nuevos agenciamientos, son movilizados por nuevos agentes, agentes que disputan y tensionan el accionar sobre los territorios. “Las líneas de fuga son movimientos de desterritorialización en las disposiciones de deseo, sean estas o no revolucionarias, siempre acechadas por los dispositivos de poder que buscan en todo momento anudarlas.” (Navarro-Fuentes, 2020, pág. 109). Por tanto, la sociedad que todo desterritorializa actúa al mismo tiempo como fenómeno de resistencia que se impone ante el poder para recodificar y reterritorializar lo antes concebido.

## 2.3 El concepto de territorio

La comprensión y entendimiento del concepto de territorio ha sido uno de los fenómenos sociales que ha tomado especial énfasis desde el siglo XX hasta la actualidad, ya sea por la poca claridad o convergencia en una descripción única y acabada de este, como también por las numerosas batallas y guerras humanas que se han levantado en nombre de estos.

Para los efectos de la presente investigación, entenderemos el concepto de **territorio** desde una perspectiva integradora, que comprende una mirada político-cultural siendo siempre entendido como un componente indisoluble de la sociedad. La territorialización, siendo entendida como el proceso de construcción de territorios, pero también, “como dominio (político-económico) y apropiación (simbólico cultural) del espacio por los grupos humanos, enfatizando la relación espacio- poder a través de una concepción ampliada de poder (que incluye el poder simbólico)” (Haesbaert, 2011, pág. 16). Nos permitirá abordar de mejor manera la problemática que existe a nivel conceptual y práctico, no solo para nuestro alcance investigativo, sino también para sentar un precedente en el abordaje de las ciencias sociales en problemas de índole urbana y de relaciones de poder.

Resulta fundamental, por lo tanto, comenzar este apartado profundizando sobre el alcance conceptual de los términos territorio y territorialidad. En primera instancia, es pertinente citar a Pedro Geiger (1996), quien nos dice que el término territorio nos refiere a una extensión terrestre delimitada que incluye una relación de poder o posesión por parte de un individuo o un grupo social. El territorio contiene límites de soberanía, vale decir, límites de apropiación, de propiedad, vigilancia y jurisdicción. Esta conceptualización del territorio evoca a la relación existente entre dominio y territorio “Bien puede ser el territorio de un Estado, el de los propietarios de la tierra rural o de los conjuntos residenciales cerrados de las ciudades, o los dominios del mercado de una empresa multinacional” (Montañéz, 1997, pág. 124), se encuentra ligado a una relación de poder y dominación que puede emerger tanto del ámbito privado como público.

En ese sentido, “el territorio no es solamente una porción de tierra delimitada con su complejidad biofísica (relieve, condiciones ambientales, biodiversidad). Es, sobre todo, un espacio construido socialmente, es decir, histórica, económica, social, cultural y políticamente” (Sosa Velásquez, 2012, pág. 7) que es denominado por sus características de territorialidad. De modo que territorialidad es referida a “el grado de control de una determinada porción de espacio geográfico por una persona, un grupo social, un grupo étnico, una compañía multinacional, un Estado o un bloque de estados” (Montañéz, 1997, pág. 198). Así como también es referida por Claval (1966), desde su perspectiva posestructuralista del siguiente modo,

(...) la territorialidad no es solamente una cuestión de apropiación de un espacio por un estado o por cualquier grupo de poder, sino también de pertinencia a un territorio a través de un proceso de identificación y de representación, bien sea colectivo o individual, que muchas veces desconoce

las fronteras políticas o administrativas clásicas. (Rodríguez Valbuena, 2010, pág. 6)

Sin descartar el componente de dominación que este posee, se plantea que la territorialidad posee sentido de apropiación social, reflejada a través de la identidad, de las expresiones simbólicas y afectivas que definen los territorios, así como también, tiene un sentido de apropiación desde la identidad de un Estado o persona sobre el territorio.

La construcción de territorialidad corresponde a las formas de apropiación y representación del territorio, expresada en sus usos, memorias, prácticas, ritual, entre otras. Estas formas están determinadas por valoraciones, estrategias, prácticas, acciones, que se ejercen sobre el territorio por actores que intervienen en este “la relación, el dominio y la aproximación al territorio que afectan su representación, su organización y el poder que lo configuran” (Sosa Velásquez, 2012, pág. 20).

El estudio del territorio ha pasado por un proceso de interdisciplinaridad, siendo comprendido desde disciplinas como la geografía, historia, sociología, antropología y ciencia política, entre otras. Las que buscan ser un aporte que comprenda la complejidad de elementos teóricos y empíricos que envuelven el estudio del territorio, “éstos tratan, por ejemplo, de establecer la manera en que las espacialidades, entendidas como formas de producción social del territorio, pueden incidir de manera severa en la dinámica de las relaciones de poder más allá del control del espacio y de la soberanía sobre el territorio y sus elementos” (Sosa Velásquez, 2012, pág. 2).

Para la socióloga argentina Norma Giarraca (2006), en el territorio se generan emergencias de disputas “socio-territoriales” que tienen que ver con lógicas de apropiación disimiles del territorio por parte de los actores en pugna. Mientras que para Doreen Massey (2004) cada lugar representa un tejido, un ensamblaje de relaciones sociales dentro de las que existen lugares con una posición dominante o una posición subordinada. El poder es siempre fuente de dominio, y en este caso, los territorios son una expresión de la actividad espacial, de la existencia de poder sobre una multiplicidad de relaciones que actúan sobre el territorio que desea ser territorializado. Para Massey:

El espacio es una dimensión de la multiplicidad: sin ella no puede existir interacción y, por lo tanto, espacio (...) El espacio, en tanto es producto de una dinámica relacional, es siempre un proceso. En todo momento se encuentra definiéndose y por lo tanto transformándose. Contrario a la definición del espacio como algo dado e inerte (stasis), este es una entidad dinámica y abierta, susceptible en todo momento de fallar (to lack) y por lo tanto, de ser intervenida políticamente. (Velásquez Ramírez, 2013, págs. 67-68)

El territorio, por lo tanto, es construido por agentes que ejercen una actividad espacial sobre este. La actividad espacial, según esta autora es referida a la red espacial de relaciones y actividades, de conexiones espaciales y de localizaciones con las que opera un agente determinado, ya sea un individuo/a, una firma local, una organización o grupo de poder, o una

empresa multinacional (Montañéz, 1997). El alcance que puede tener un/a sujeto/a u otro/a en un territorio no es el mismo, lo que genera divergencia entre aquellos/as que tienen un mayor poder y los/as que no, lo que acentúa la formación de territorialidad desigual, en constante tensión y conflicto. La territorialización es, a su vez, resistencia que emerge como respuesta estratégica ante una imposición territorial que viene por modos de dominación y poder.

Pongamos como ejemplo, que en un mismo espacio nacional operan agentes que ejercen poder y tratan de delimitar sus territorios sobre territorios ya apropiados por otros agentes, o que localizan sus territorios en proximidad a otros territorios que los repelen: organizaciones guerrilleras que se territorializan en el territorio estatal; migrantes que se apropian de las periferias urbanas, o empresas multinacionales que superponen su territorio al de los estados sin respetar las fronteras reconocidas por el derecho internacional. (Montañéz, 1997, pág. 125)

La configuración territorial estaría así definida por las problemáticas atinentes según el tiempo-espacio en que se desarrollan. Al respecto, David Harvey (1998) señala que las relaciones de poder están siempre implicadas en prácticas espaciales y temporales. Volvemos entonces a una construcción del territorio motivada por contingencias que actúan simultáneamente en él, como lo son estados culturales, económicos, políticos y sociales que valoraran el territorio según su propio interés, las “relaciones de poder son tanto materiales como simbólicas, ya que son el resultado de la producción de un espacio que se construye diferencialmente según vivencias, percepciones y concepciones particulares de los individuos y de los grupos y clases sociales que lo conforman” (Pérez Villa & Uribe Castrillón, 2016, pág. 538).

### **Lo significativo y lo asignificante en la producción territorial**

Como explicamos anteriormente, cada territorio se desarrollará según ciertos parámetros, parámetros ya sean impuestos o emergentes. Con el objetivo de ahondar más en una teoría que explique estos fenómenos, será que el presente apartado se referirá específicamente a la codificación significativa (discursiva) y a la codificación asignificante (no discursiva) como modos de construcción y/o producción territorial.

Es a partir de ello, que resulta relevante y menester introducirnos en la teoría de Félix Guattari (1984), quien explica dichos procesos (significantes y asignificantes) como inseparables de las relaciones de poder, desde donde elementos que no son representacionales (como señales, símbolos, discursos), devienen en mecanismo (de poder) que semipermiten un flujo más espontáneo de reproducción de relaciones sociales en el capitalismo contemporáneo. De este modo, se pone en antesala al capitalismo, que, para este psicoanalista, se posiciona sobre “un flujo de signos desterritorializados (dinero, índices económicos, planillas contables, etc.) producidos por “máquinas asignificantes” y que resisten ser interpretados desde el punto de vista de la significación” (Guattari, 1984, pág. 171).

La noción de semiótica significativa y asignificante, presentada por Maurizio Lazzarato (2006), responde por su parte al interés por la comprensión de las formas de poder capitalistas, definidas previamente por Gilles Deleuze y Félix Guattari en su libro *Mil Mesetas* (2002), sobre sujeción social y esclavitud maquínica, donde

la reproducción de la sociedad capitalista opera a través de la articulación de dos polos de poder: una esclavitud maquínica que concibe todo contenido particular como el engranaje de una gran máquina social cuya única función es la producción de una plusvalía abstracta; y una sujeción social que reterritorializa los flujos abstractos a través de una subjetividad individual que privatiza tanto la fuerza productiva que sostiene la producción como el deseo que moviliza el consumo. (Deleuze & Guattari, 2002, pág. 461)

Ante esto, Lazzarato explica que “el registro maquínico de la producción semiótica del capital funciona sobre la base de semióticas asignificantes de los signos que, en vez de producir un significado, provocan una acción, una reacción, un comportamiento, una actitud, una postura” (Lazzarato M. , 2012, pág. 716). Dicho esto, podemos entender cómo aquellos agenciamientos colectivos de enunciación y de afectación actúan en conjunto sobre el espacio social. Es así, como Lazzarato también nos señala que “el proceso de subjetivación o individuación queda entonces mutilado, pues las semióticas y las máquinas asignificantes rediseñan y reconfiguran por completo el espacio público y sus modalidades de expresión, afectando directa y profundamente a la “palabra política” (2012, pág. 720).

Tal y como se refiere Haesbaert (2011), en su texto “El mito sobre la desterritorialización”, espacio y sociedad no pueden estar dissociados, así como los procesos significantes y asignificantes en conjunto permiten solventar una perspectiva unificadora para comprender el espacio articulado por lógicas de poder.

Territorio se enfoca aquí en una perspectiva geográfica, intrínsecamente integradora, siempre en proceso, la territorialización como dominio (político-económico) y apropiación (simbólico-cultural) del espacio por los grupos humanos, enfatizando la relación espacio-poder a través de una concepción ampliada de poder (que incluye el poder simbólico). (Haesbaert, 2011)

Es decir, se considera el territorio desde una perspectiva integradora del espacio geográfico, como una multiplicidad de dimensiones que actúan sobre él.

(...) parece que podemos probar lo contrario de la tesis de Virilio de que la desterritorialización sería la gran cuestión de este cambio de siglo. Más que esto: lo que está dominando es la complejidad de las reterritorializaciones, dentro de una multiplicidad de territorialidades nunca antes vista, desde los límites más cerrados y fijos de la guetificación hasta los más flexibles y efímeros territorios-red o "multiterritorios" de la globalización. (Haesbaert, 2011, pág. 308)

El agenciamiento, por tanto, es una multiplicidad actuando sobre una multiterritorialidad, “se trata de la "unidad real mínima" que él propone en lugar de la palabra, el concepto o el significante” (Deleuze & Parnet, Diálogos, 1987, pág. 51). De modo que autores como Deleuze y Guattari presentan una teoría que intenta huir de la “estructura”, dando cuenta que los sistemas no son sistemáticos.

El enunciado, por otra parte, logra atravesar todo nivel en la búsqueda de aspectos codificados o codificables que se desprenden de la lógica de la estructura. Es aquí donde surgen la imagen de rizoma y de diagrama, que nos sirven para comprender cómo desde la multiplicidad el mundo sería formado por líneas de fuerzas que atraviesan todo tipo de realidad. Comprendemos así en primera instancia que el rizoma:

(...) no trata de la imitación y del significante, sino del surgimiento y del asignificante. De este modo, existirían cinco principios básicos del rizoma: conexión, heterogeneidad, multiplicidad, ruptura asignificante, y la cartografía. Los dos primeros se refieren las conexiones del rizoma, que pueden ser de cualquier orden, sin fijar un punto definido. El principio de la multiplicidad determina que el rizoma deja de relacionarse con el Uno, tal como el sujeto u objeto, sino con determinaciones y dimensiones. En su mundo de fuerzas y dimensiones intensivas, se puede mezclar los diferenciales del pensamiento y de la materia, desde tensiones entre fuerzas e intensidades. Un mundo dinámico de constantes encuentros, que no se limita a los objetos y sujetos. (Duarte, 2015, pág. 82)

El rizoma, a su vez, no responde al modelo estructural, ya que formaría mapas abiertos y conectables, con tal de construir líneas de fuga del territorio creadas por relaciones del significante, lo que produce una ruptura por medio del asignificante. Ya que para Deleuze el pensamiento estructural no logra satisfacer el dinamismo de la composición social, es que busca diferenciar su paradigma de la lógica estructural binaria, proponiendo, finalmente y como alternativa, pensar en un diagrama. Así, en segunda instancia, explica que “su diagrama se diferenciaría en relación a la estructura, en la medida en que sus alianzas tejerían una red flexible y transversal” (Duarte, 2015, pág. 12).

Al respecto, autores como Kwinter (1998), presentan una teoría del diagrama asociada a una nueva forma de teorizar la realidad material, “un a realidad inmanente basada en el flujo de líneas, donde cada objeto presente resultaba de una composición de fuerzas”. Rovenir Bertola Duarte, explica que el diagrama sería una matriz subyacente en el objeto, ya que una estructura no es capaz de definir un objeto representado, el diagrama lo que hace es organizar el objeto.

De este modo, por un lado, el diagrama no repite exactamente a un objeto específico, sino una especie de imagen múltiple y abierta que presenta un conjunto de objetos que posee las mismas relaciones entre sus partes. Por otro, el diagrama también es una estructura abstracta que nos permite organizar nuestras ideas en la mente. (2015, pág. 10)

Deleuze y Guattari responden a modo de crítica al pensamiento estructuralista, que resalta la importancia sobre la estructura y el significante, estos autores marcan una relevancia teórica al advertir que la estructura por sí sola no es capaz de interpretar toda forma de discursividad. Para ellos, resulta necesario indagar sobre aquello que escapa a las formas convencionales y sistemáticas de interpretación de la realidad. De este modo, se hace relevante comprender el enunciado, aquel que es capaz de atravesar niveles entre la estructura, y relevar al mismo tiempo la importancia del régimen asignificante, ya que para Deleuze y Guattari (2002), los significantes solo nos llevarían a tratar con otros significantes, hasta el punto que el significado sería una interpretación imposible. Luego, sería necesario entender otras formas de expresión, en la búsqueda de aspectos no codificados o codificables.

### El concepto de diagrama

La inmensa mayoría de las cartografías ha sido producida por los sectores sociales hegemónicos, que contaban en exclusiva con los medios y conocimientos para hacerlas. Responden naturalmente a sus perspectivas y a sus intereses de dominación, de reproducción y ampliación de esta dominación. Estos discursos [o visibilidades] cartográficos sobre el mundo, en los cuales se cruzan saber y poder, tienden a convertirse en nuestra interpretación de lo real. (Pérez de Lama, 2009, pág. 124)

El pensamiento deleuziano-guattariano nos indica que la realidad no ha sido dada a priori, como presupone el paradigma del conocimiento objetivo-científico, la realidad más bien sería una construcción de nosotros/as mismos/as, una realidad producida a través de dimensiones, como la cultura, la que es estudiada ampliamente por estos autores para representar la ordenación selectiva y creativa del mundo.

Ante esto, cabe preguntarnos el modo en que la realidad logra ser, para más adelante, ser construida en un campo social, “Esta es la máquina abstracta a la que Deleuze se refiere, es el *diagrama* como cartografía coextensiva a todo campo social, todo diagrama es una multiplicidad espacio-temporal y porque hay tantos diagramas como campos sociales en la historia” (Deleuze, 1987, pág. 61).

Cada sociedad tiene su propio diagrama, así como existe una multiplicidad de sociedades también las hay de diagramas posibles para cada tipo de sociedad. Entonces, ¿Qué es un diagrama? para Deleuze (1987), es la exposición de las relaciones de fuerza que constituyen el poder, el diagrama, o la máquina abstracta, es el mapa de las relaciones de fuerzas, mapa de densidad, de intensidad.

Este autor explicará que cada sociedad genera alianzas, redes de alianzas que constituyen relaciones de fuerzas que dirigen el poder. Las alianzas permiten el entramado, una red, pero no fija, sino flexible y transversal, es entonces que definen prácticas, métodos y estrategias, siempre

distintos según cada diagrama y realidad formada, siempre distinta e inestable en cada intercambio.

Las sociedades modernas, desarrollan diagramas que exponen tanto relaciones de fuerza como estrategias específicas, las explicaciones microsociales que intentan realizar un análisis social desde el individuo no cabrían en esta concepción, donde las explicaciones son formadas a partir de relaciones microfísicas y difusas, pero a la vez formadas por grandes conjuntos de relaciones que conforman las tensiones entre el saber, el poder y las relaciones de fuerza movilizadoras en el campo social.

El complejo saber-poder, articula el diagrama a partir de sus diferencias de naturaleza, el saber será aquello que permite “entrelazar lo visible y lo enunciable”, el poder es su supuesta causa, y a la inversa, el poder implica el saber como bifurcación, la diferenciación sin la cual no pasaría al acto, “No existe relación de poder sin la constitución correlativa de un campo de saber, ni saber que no suponga y no constituya al mismo tiempo relaciones de poder” (Foucault, 2002, pág. 30). El poder está compuesto de relaciones diferenciales que al mismo tiempo permiten trazar una línea de fuerza que integra estas singularidades.

Por último, todo diagrama es intersocial, está en devenir. Nunca funciona para representar un mundo preexistente, produce un nuevo tipo de realidad, un nuevo modelo de verdad. No es ni el sujeto de la historia, ni el que está por encima de la historia. Al deshacer las realidades y las significaciones precedentes, al constituir tantos puntos de emergencia o de creatividad, de conjunciones inesperadas, de continuos improbables, hace historia. Subyace a la historia con un devenir. (Deleuze, 1987, pág. 62)

El campo social, y en sí el mundo, es entendido por Deleuze como caos, es por ello que se refiere al concepto de inmanencia como una herramienta clave para la comprensión de la realidad, una *realidad inmanente*, una nueva realidad.

(...) el mundo debería ser entendido como un “caos” o “cosmos energético” donde la materia informal se mueve continuamente y infinitamente. En su visión, este “caos en inmanencia” sería compuesto por líneas de fuerzas que atraviesan a todo, ignorando cualquier distinción entre expresión y contenido, componiendo un mundo en constante multiplicidad y creación. (Duarte, 2015, pág. 87)

Como mencionamos previamente, el diagrama no representa un mundo objetivo, sino que organiza una nueva realidad. En este sentido, es que podemos entender el caos como inmanencia. Pero ¿de qué modo se compone el caos inmanente? Para responder este punto, es necesario volver análisis de las líneas de fuerza, ya que son ellas las que atraviesan todo, sin distinguir entre expresión y contenido, permiten la composición de un mundo en constante movimiento, multiplicidad y creación.

De modo resumido, podríamos decir que el mundo deleuziano sería compuesto de materia no formada, algo como líneas de fuerzas en constante

movimiento. Sin embargo, estas líneas se acumularían de tal modo que, poco a poco, se organizarían en sustancias formadas y con contenido perceptible (expresión). (Duarte, 2015, pág. 88)

Estos procesos de movimientos son llamados por Deleuze y Guattari (2002) “Territorialización, desterritorialización”, y tienen como principal característica arrastrar a los movimientos fuera de los estratos, éstos son líneas que organizan y que logran crear un mundo perceptible.

En resumen, el diagrama deleuzeano cartografiaría rutas de fuga para aproximar las líneas de “agenciamiento” al caos creativo y producir nuevos encuentros (...). El diagrama deleuzeano se permitiría trabajar con elementos asignificantes. (Duarte, 2015, pág. 90)

Es a partir de esta consideración del territorio como campo estratégico en cuanto a su posibilidad de configurar y constituir cambios en sus dinámicas sociales, que abre la posibilidad de su estudio desde los conceptos teóricos aquí desarrollados. Al respecto, un orden territorial, y la concepción que se tiene sobre el mismo puede ser constantemente alterado, siendo en este caso, el borde costero de Barón, un espacio compuesto por heterogeneidades (materialidades, enunciados), discontinuidades y rupturas que pretenden ser estudiadas de forma analítica y crítica con tal de dar cuenta de aquellos hechos, acciones y acontecimientos que agencian los territorios como medio de subsistencia/control al aparato maquínico que atraviesa todo cuerpo y campo social.

## CAPÍTULO TRES: MARCO METODOLÓGICO

### 3.1 Tipo de Estudio

La presente investigación será clasificada como un estudio de tipo **descriptivo**, ya que tiene por objetivo presentar y analizar las formas en que se estructura y desarrolla un fenómeno sociológico. Estos estudios según Hernández Sampieri:

Miden o evalúan diversos aspectos, dimensiones o componentes del fenómeno o fenómenos a investigar. Desde el punto de vista científico, describir es medir (...) en un estudio descriptivo se selecciona una serie de cuestiones y se mide cada una de ellas independientemente, para así —y valga la redundancia— describir lo que se investiga. (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2006, pág. 61)

Con tal de describir los procesos que configuran la intervención territorial en la zona del borde costero de Barón, es que se ha hecho necesario realizar previamente una reconstrucción teórica que sustente las bases para el análisis de esta investigación, tal y como es requerido en una investigación de tipo descriptiva.

### 3.2 Tipo de diseño

Para la presente investigación se ha optado por el desarrollo de un diseño **cualitativo** principalmente porque pretende describir perspectivas desde los/as sujetos/as que actúan sobre el entorno estudiado, siendo el diseño seleccionado aquel que más se ajusta a lo que se requiere, en gran parte gracias a las oportunidades generadas a partir de la amplitud de herramientas a las cuales se puede recurrir. Tal y como mencionan S. Taylor y R. Bodgan (1992) la investigación cualitativa es inductiva “Los investigadores desarrollan conceptos, intelecciones y comprensiones partiendo de pautas de los datos, y no recogiendo datos para evaluar modelos, hipótesis o teorías preconcebidos (...) las personas, los escenarios o los grupos no son reducidos a variables, sino considerados como un todo” (pág. 20).

Según los propios objetivos de investigación, definimos al estudio como **no experimental**, pues observaremos el fenómeno tal y como se da en su contexto natural, para después analizarlo (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2006). No se simulará ni un contexto ni una situación como ocurre en un experimento, las variables no serán manipuladas y no se utilizará un grupo control.

Los diseños no experimentales en su dimensión temporal pueden ser de tipo *transeccional* o *transversal*, o de tipo *longitudinal* o *evolutivo*, en el caso de esta investigación se recurrirá a la perspectiva **transversal**. El análisis de contenido con diseño transversal consiste *en* “seleccionar muestras de corpus textuales que difieren, por ejemplo, en cuanto a una toma de postura ante un tema, y formar con ellos grupos independientes que se analizan en el mismo momento histórico crucial reflejado en esos corpus” (Piñuel Raigada, 2002, pág. 13). Es decir, se describirán un conjunto de características recopiladas a través de las técnicas de producción

de datos establecidas, durante un periodo de tiempo específico (año 2016 al 2018) y relativo a la coyuntura definida en la problematización y los objetivos del estudio.

### 3.3 Universo, muestreo y unidades de análisis

El muestreo utilizado en las investigaciones de tipo cualitativas, pretenden recopilar información relevante según la teoría y los conceptos que se buscan o pretenden encontrar. Jaime Andréu Abela (2000), nos explica que el muestreo se orienta a la selección de unidades y dimensiones que garanticen una mejor cantidad (saturación) y calidad (riqueza) en la información recogida.

El tipo de muestreo en los diseños de análisis de contenido cualitativo suele ser el intencional que es aquél en el que los sujetos de la muestra no son elegidos siguiendo las leyes de azar, sino que por el contrario lo hacen de alguna forma intencional. (pág. 25)

En este tipo de casos, para la investigación se seleccionan las unidades de muestreo mediante el método de muestreo intencional teórico, teniendo en consideración que el muestreo teórico “es aquél que se utiliza para generar teorías en donde el analista colecciona, codifica y analiza sus datos y decide que datos coleccionar en adelante y dónde encontrarlos para desarrollar una teoría mejor, a medida que la va perfeccionando” (Abela, 2000, pág. 25).

Para el presente caso, la muestra que permitirá llegar a la **unidad de análisis** pretendida, es decir, las infraestructuras dispuestas en el sector estudiado y los/as agentes y sus discursos, será conformada por 2 tipos de elementos: dimensión material y dimensión semiótica, los que, a su vez, configurarán los códigos que exponen y visibilizan de mejor manera el objeto de estudio. Las unidades de análisis para este tipo de muestreo no están ligadas a un número específico, sino que más bien el número puede ser alterado a lo largo de la investigación, abriendo la posibilidad a la selección de unidades de muestro no previstas inicialmente, mejorando la riqueza y calidad de la información. La selección de las unidades acaba en el momento que se ha llegado a un punto de saturación de la cantidad de información recogida, es decir, cuando los nuevos datos comienzan a ser repetitivos y dejan de aportar información novedosa (Abela, 2000).

#### Universo y muestra

Ante esto, se presenta un **universo y una muestra** de estudio acorde con los objetivos de la investigación y la base teórica que lo fundamenta. A partir de esto, se ha considerado como **universo de estudio**, los documentos oficiales, publicaciones y declaraciones atinentes al uso del borde costero de la ciudad de Valparaíso, así como las infraestructuras dispuestas en el borde costero de la ciudad.

Esta investigación busca identificar y analizar los **agenciamientos del territorio** y cómo estos procesos han configurado territorialmente la zona del borde costero de Barón, en la

ciudad de Valparaíso. La columna vertebral teórica de muestreo, por lo tanto, es la descrita en la teoría que define a los agenciamientos, en sus dimensiones y en los códigos que permiten identificar sus unidades de análisis. Para lograr dicho propósito, se ha diseñado una matriz teórica que contiene temáticas de desterritorialización, reterritorialización, lo significativo y la asignificación en la producción territorial y el diagrama.

El primer criterio de definición del **universo**, corresponde al **contexto temporalidad-espacialidad (cuándo y dónde)** se desarrolla el estudio, vale decir el periodo del 2016 al 2018, y en la zona costera de Barón, lo que comprende específicamente el sector terrestre desde el acceso a Barón (Nudo Barón) hasta Calle Edwards y posterior a la línea férrea hasta el borde marítimo.

El segundo criterio corresponde a la **dimensión material y semiótica** del estudio: **Para la dimensión material:** se considerarán aquellas infraestructuras levantadas en el sector durante el periodo definido. **Para la dimensión semiótica:** se consideran aquellos proyectos de infraestructura que pretenden ser ejecutados en el sector (periodo del 2016 al 2018); las publicaciones en prensa (virtual) referidas al sector de estudio durante el periodo definido anteriormente; y documentos gráficos y audiovisuales de índole publicitarias y propagandística, atinentes al conflicto territorial que se ha producido por el borde costero en la zona de Barón datados entre los años 2016 al 2018.

## Criterio muestral

Los documentos y publicaciones a revisar han sido seleccionados según los siguientes criterios: temporalidad-espacialidad y su dimensión semiótica y material.

### Documentos Oficiales (dimensión semiótica y material)

#### **Estudios**

- Estudio de Impacto Patrimonial (EIP) (2016)
- Dossier Puerto Barón, por Mall Plaza Puerto Barón (recuperado en 2017)
- Consulta ciudadana sobre sector Barón y borde costero integrado creemos Valpo (2018)
- Parque Barón: ejes afluentes/causas estructurantes (2018)

#### **Documentos institucionales en sitio web**

- Página web, [www.VTP.cl](http://www.VTP.cl).
- Página web, [www.Puertodeportivo.cl](http://www.Puertodeportivo.cl)
- Plan de Desarrollo Portuario EPV (2016)

Prensa local (dimensión semiótica)

*Medio de prensa*

*Año publicación*

***El Mercurio de Valparaíso***

<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
19 de mayo	18 de enero	14 de marzo
5 de junio	16 de febrero	4 de septiembre
25 de octubre	17 de febrero	30 de octubre
30 de noviembre	7 de marzo	30 de diciembre
1 de diciembre	31 de mayo	
	23 de diciembre	
	28 de diciembre	

***El Mostrador***

<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
30 de mayo	15 de julio	4 de enero
7 de junio	28 de diciembre	3 de diciembre

***Mundo Marítimo***

26 de octubre		9 de agosto
2 de noviembre		21 de agosto
11 de diciembre		10 de septiembre

***El Martutino***

<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
	22 de marzo	27 de abril
	8 de septiembre	23 de agosto
	11 de septiembre	

### Documentos gráficos referidos al tema de estudio (dimensión semiótica)

Propaganda, material infográfico y audiovisual en medio de prensa, redes sociales de organizaciones y documentos oficiales correspondientes al periodo de investigación.

<i>Fuente</i>	<i>Año publicación</i>	<i>Título de documento gráfico</i>
<i>Estudio de Impacto Patrimonial</i>	2016	<i>Propaganda Puerto Barón</i>
<i>Mall Plaza S.A.</i>	2017	<i>Publicidad Puerto Barón</i>
<i>El Mercurio de Valparaíso</i>	2017	<i>Propaganda Puerto Valparaíso</i>
<i>Estudio de Impacto Patrimonial</i>	2016	<i>Puerto sin Mall</i>
<i>Facebook “No al Mall Barón”</i>	2017	<i>Protestas ciudadanas</i>
<i>Facebook “No al Mall Barón”</i>	2017	<i>Movimiento “No al Mall Barón”</i>
<i>Valparaisocreativo.cl</i>	2017	<i>Costanera para todos “No al Mall Barón”</i>
<i>Autor desconocido</i>	2017	<i>Afiche propagandístico</i>
<i>El Mostrador</i>	2018	<i>Intervención artística</i>
<i>El Mostrador</i>	2018	<i>Festival Teatro Container</i>

### **3.4 Técnica de producción de datos**

En la presente investigación se optó por la utilización de la técnica de **análisis documental** ya que resulta ser la que mejor se adecua a los objetivos de la investigación, donde se pretenden obtener datos que den cuenta de aquellos discursos y materialidades atinentes a la problemática estudiada. “El análisis documental es una forma de investigación técnica, un conjunto de operaciones intelectuales, que buscan describir y representar los documentos de forma unificada sistemática para facilitar su recuperación” (Dulzaides & Molina G., 2004).

El tratamiento documental significa extracción científico-informativa, la que se propone ser un reflejo objetivo de su fuente original, pero que al mismo tiempo debe extraer nuevos mensajes del documento, donde “una forma de investigación, cuyo objetivo es la captación, evaluación, selección y síntesis de los mensajes subyacentes en el contenido de los documentos, a partir del análisis de sus significados, a la luz de un problema determinado” (Dulzaides & Molina G., 2004).

Este tipo de técnicas es categorizada como datos secundarios. Como plantea Rodrigo Márquez (2006) es posible la reflexión y análisis de la realidad social, construidas sobre la base del manejo de datos secundarios.

Los datos secundarios son aquellos que han sido generados de manera independiente y con objetivos diferentes a los de la investigación en curso. Estos pueden “nacer” como datos primarios –levantados desde la observación de la realidad especialmente para una investigación en curso– sin embargo se tornan datos secundarios al ser publicados y quedar a disposición de otros investigadores para ser usados. (Márquez, 2006, pág. 118)

La elaboración de una investigación en base al análisis de datos secundarios trata de reordenar y resignificar estos datos en función de la construcción de un nuevo marco teórico y metodológico, dando un nuevo sentido a la investigación, esto es “el conjunto de herramientas metodológicas que pretenden cuantificar de modo sintético las características de fenómenos sociales complejos, no directamente observables por la vía de las estadísticas sociales tradicionalmente disponibles, con el fin de distinguir y jerarquizar diferentes unidades de análisis” (Márquez, 2006, pág. 116).

Al respecto Restituto Sierra (2003) destaca dos requisitos primordiales en este tipo de investigación: 1) análisis posterior o re análisis de los datos obtenidos y analizados anteriormente; 2) hacer nuevos tratamientos a los análisis ya expuestos, el nuevo análisis no debe ser una repetición de análisis conocidos ya realizados con los datos, sino que deben tener interpretaciones distintas, adicionales. O como dirá Patricia Schettini (2015), los datos secundarios no son datos, son todos los materiales a partir de los cuales se construyen los datos.

Esta técnica presenta ventajas y desventajas, las que han sido revisadas por distintos/as autores. Dentro de las ventajas encontramos las expuestas por Miguel Valles (1999), bajo costo, no reactividad (incidencia del investigador en el campo), exclusividad de contenidos, e historicidad (permanencia de los elementos del documento). Otros autores J. Goodwin resaltan las siguientes ventajas: “Con el análisis secundario de los datos cualitativos se abre la posibilidad de explorar temas y debates actuales a través de los datos que se recogieron en el pasado” (Scribano & De Sena, 2009, pág. 104).

Por su parte Kelder (2005) ha señalado respecto al análisis secundario de datos cualitativos que estos son capaces de ser revisados desde múltiples perspectivas, y se utilizan para responder a preguntas de investigación diferentes a las previstas por el investigador que obtuvo los datos originales. El uso de datos de otras personas ahorra tiempo, evita sobrecargar innecesariamente a los participantes de la (propia) investigación, y agrega confianza a la interpretación de los propios datos.

Dentro de las desventajas de esta técnica de producción de información se encuentra la difícil accesibilidad al material de la información. Además de ello, para autores como Adrián Scribano y Angélica Sena (2009) recalcan las dificultades que implica las limitaciones de hacer reflexivos los contextos de observación, metodológicos, teóricos, epistémicos y políticos que ha tenido la investigación de datos secundarios. Ante ello, estos mismos/as autores presentan un esquema que sintetiza las principales ventajas y desventajas del análisis de datos secundarios.

Figura 2: Ventajas y Desventajas de análisis de datos secundarios

Ventajas	Desventajas
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Minimiza los efectos que la presencia del investigador puede ocasionar en la obtención de la información.</li> <li>- Más económica en tiempo y en recursos humanos y materiales.</li> <li>- Facilita el análisis comparativo y el de tendencias.</li> <li>- Posibilita la formulación de muchas y distintas preguntas relacionadas con el problema de investigación.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El investigador debe comprobar la validez y fiabilidad de la fuente.</li> <li>- El investigador debe revisar: la consistencia de la información; el diseño muestral; la técnica de obtención de la información; la cantidad de respuestas obtenidas; la fecha de obtención de la información; los conceptos utilizados y su operacionalización.</li> </ul>

*Nota.* Adaptado de *Las segundas partes sí pueden ser mejores: Algunas Reflexiones sobre el uso de datos secundarios el uso de datos secundarios en la investigación cualitativa* (pág. 106), por Scribano & De Sena, (2009), *Sociologías 11* (22).

Luego de realizar una la revisión sistemática y exhaustiva del material bibliográfico seleccionado se procederá a realizar los análisis de acuerdo a los propósitos planteados en la investigación, teniendo en cuenta como plante Márquez (2006) “mantener la coherencia entre las decisiones metodológicas adoptadas, las concepciones teóricas que las informan y los objetivos estratégicos buscados” (pág. 116).

### 3.5 Técnica de análisis de datos

De acuerdo a las consideraciones anteriores y con tal de responder al objetivo de esta investigación es que se ha considerado apropiado en cuanto al uso de la técnica de análisis, el **análisis de contenido**.

El análisis de contenido se sitúa en el ámbito de la investigación descriptiva, pretende, sobre todo, descubrir los componentes básicos de un fenómeno determinado extrayéndolos de un contenido dado a través de un proceso que se caracteriza por el intento de rigor de medición (López Noguero, 2002, pág. 174).

José Luis Piñuel (2002) nos explica que se le llama análisis de contenido al conjunto de procedimientos interpretativos de productos comunicativos (mensajes, textos o discursos) que proceden de procesos singulares de comunicación previamente registrados, y que, basados en técnicas de medida, en este caso cualitativas (lógicas basadas en la combinación de categorías) tienen por objeto elaborar y procesar datos relevantes sobre las condiciones mismas en que se han producido aquellos textos, o sobre las condiciones que puedan darse para su empleo posterior. De un modo similar Krippendorff (1990), reconoce esta técnica de análisis por su capacidad de formular inferencias a partir de ciertos datos recopilados, las cuales podrán ser reproducibles y válidas cuando se apliquen a su contexto.

La denominación de “contenido” es referida a que la información se encuentra encerrada, guardada u oculta en un documento físico, en un texto, etc., y al analizarlo se devela su contenido, su significado o su sentido. Desde este punto, es que se forma una nueva

interpretación, permitiendo un diagnóstico, un nuevo conocimiento a través de su penetración intelectual. Para ello, el/la investigador/a necesita saber analizar el material simbólico o cualitativo, tomando en cuenta la posible interpretación por parte de quienes generaron y usaron comunicativamente aquel texto.

El análisis de contenido no debe perseguir otro objetivo que el de lograr la emergencia de aquel sentido latente que procede de las prácticas sociales y cognitivas que instrumentalmente recurren a la comunicación para facilitar la interacción que subyace a los actos comunicativos concretos y subtiende la superficie material del texto (Piñuel Raigada, 2002, pág. 4).

Como señala Bardin (citado en Piñuel Raigada 2002) el análisis de contenido se convierte en una empresa de des-ocultación o re-velación de la expresión, donde ante todo interesa indagar sobre lo escondido, lo latente, lo no aparente, lo potencial, lo inédito (lo no dicho) de todo mensaje. El análisis de contenido ha de entenderse como un metatexto resultado de la transformación de un texto primitivo (o conjunto de ellos) que se han modificado de acuerdo procedimientos, de análisis y de refutación (metodología) confiables y válidas, y que se hayan justificado metodológicamente (Piñuel Raigada, 2002). Como señala Gloria Pérez Serrano (1994) diseñar una estrategia de actuación sin un modelo conceptual previo nos llevaría a una interpretación y posterior análisis de los datos un tanto dudosa y posiblemente imprecisa.

### **Operacionalización: Desde los objetivos a los códigos**

El análisis de contenido presenta, al igual que cualquier otro tipo de técnica de análisis, procesos que definen la operacionalización de sus diferentes etapas. Ante esto, tomaremos en modelo que presenta Piñuel (2002) donde plantea que este tipo de análisis incluye los siguientes pasos: a) selección de la comunicación que será estudiada; b) selección de las categorías que se utilizarán; c) selección de las unidades de análisis, y d) selección del sistema de recuento o de medida. Como primera tarea, se debe definir qué se ha de observar y registrar, y lo que la investigadora considerará como “dato”. En segunda instancia, la selección de categorías de análisis es construida según la “mirada” que se tiene del objeto de análisis, la que procede de la teoría, y es en virtud a esta que se decide cuáles serán las categorías de frases y párrafos que se analizarán en función de la previa fijación de los objetivos de estudio. Consecuentemente, determinar las unidades implica delimitar su definición, su separación, teniendo en cuenta sus respectivos límites y su identificación para el análisis (Krippendorff, 1990). La unidad de análisis tomada en nuestro estudio es de base gramatical, es decir frases y párrafos. En última instancia, se recurrirá al análisis de contenido relacional (para la selección del sistema de recuento o medida) con ello se “pueden medir la co-ocurrencia, (...) entre distintos elementos categoriales, estableciendo entonces relaciones de determinación, asociación, equivalencia, oposición, exclusión, proximidad, simultaneidad, secuencialidad u orden” (Piñuel Raigada, 2002, pág. 15).

Cuando hablamos de técnicas para elaborar, registrar y tratar los datos a analizar, es esencial la elección del software que se utilizará, el cual debe ser elegido según mejor se ajuste

a los planteamientos tanto teóricos como metodológicos de la investigación. En este caso el tratamiento del contenido se hará a través de un software que busque regularidades y diferencias en el texto, (QDA –Qualitative Data Analysis, análisis cualitativo de datos), con el programa NVIVO. Este programa (NVIVO) puede interesarse en un análisis temático (presencia de conceptos o palabras, sin considerar relaciones), un análisis semántico (definir determinada estructura significativa y por ende de relaciones e identificar las ocurrencias asociadas a esta estructura), o un análisis de red (estudio de la co-presencia de elementos pareados, sus proximidades o distancias) desde la organización del material y el análisis hasta la comunicación y los informes (Sabariego Puig, 2018).

**Cuadro 1: Matriz de análisis**

Objetivo	Tópicos	Dimensión	Subdimensión	Códigos	Fuente
Identificar y analizar los <b>agenciamientos maquínicos de afectación</b> por la definición territorial de la zona del borde costero de Barón desde el 2016 al 2018	Interconexiones-Ensamblajes materiales	Disposición de infraestructuras (edificaciones)	Infraestructuras levantadas	<b>Disposición territorial</b> Dinámicas y flujos Funcionalidad Relación con entorno	Página web, www.VTP.cl. Página web, www.Puertodeportivo.cl Plan de Desarrollo Portuario EPV (2016)
Identificar y analizar los <b>agenciamientos colectivos de enunciación</b> , en tensión por la definición territorial de la zona del borde costero de Barón desde el año 2016 al 2018	Consignas y actos de habla (Sistemas de códigos)	Enunciación territorial	Enunciación de proyectos de infraestructura	<b>Propuesta de transformación territorial</b> Cambios Intervenciones Sistemas de relaciones Impactos	Estudio de Impacto Patrimonial (EIP), (2016) Dossier Puerto Barón, por Mall Plaza Puerto Barón (recuperado en 2017) Consulta ciudadana sobre sector Barón y borde costero integrado creemos Valpo (2018) Parque Barón: ejes afluentes/causas estructurantes (2018)
			Enunciados propagandísticos (corporativos)	Propagandas	Propaganda, material infográfico y audiovisual
			Enunciados propagandísticos (resistentes)	Propagandas	Propaganda, material infográfico y audiovisual
Analizar los procesos de <b>desterritorialización y reterritorialización</b> de la zona del borde costero de Barón desde el año 2016 al 2018	Relación de poder material y/o simbólica	Procesos de desterritorialización	Divergencias desterritorializantes	<b>Afectaciones por infraestructuras en el sector</b> Afectación económica Afectación social Afectación patrimonial Fines políticos	Declaraciones Prensa virtual: El Mercurio de Valparaíso, El Mostrador, Mundo Marítimo, El Martutino
			Resistencias desterritorializantes	<b>Tensiones discursivas por usos del sector</b> Vocación Portuaria Vocación Turística Vocación de Espacio Público	
		Procesos de reterritorialización	Convergencias reterritorializantes	<b>Acuerdo entre agentes</b> Relaciones semióticas Relaciones materiales	Proyecto de infraestructura convergente Declaraciones: Prensa escrita, prensa virtual
<b>Diagramar</b> las relaciones de fuerza en la definición territorial de la zona del borde costero de Barón desde el año 2016 al 2018	Relaciones de fuerza	Flujograma de poder	Saber-Poder	Diagrama de cambios infraestructurales Diagrama de agentes	Elaboración de cartografía

### 3.6 Calidad del diseño

Se intenta resguardar la calidad del diseño de investigación de acuerdo a los criterios de credibilidad y dependibilidad que son los “equivalentes” en la metodología cualitativa de validez interna y confiabilidad en la metodología cuantitativa, según lo establecido por Miguel Valles (1999). Se garantiza la credibilidad del diseño en el momento en que se utilizarán los recursos técnicos para la posterior aplicación con el mayor cuidado posible, se valorará rígidamente la “triangulación de datos, métodos e investigadores; acopio de documentación escrita, visual propia del contexto; discusiones con colegas; revisiones de información e interpretación con las personas estudiadas; registros en cuadernos de campo y diarios de investigación (Valles, 1999, pág. 104). La exposición de la información previamente articulada bajo los parámetros expuestos permitirá que la credibilidad del diseño pueda ser corroborada. En el caso de esta investigación, se ha de comprobar que se haya formulado una selección condicionada de focos temáticos, textos y situaciones según su valor estratégico, permitiendo conferir información.

Se pretende cumplir con el criterio de dependibilidad, el que se cumplirá toda vez que la información producida y utilizada en esta investigación sea requerida por algún tipo de fiscalización externa, donde el material debe ser dispuesto para quien/es lo solicite/n.

### 3.7 Condiciones éticas

Las consideraciones éticas de esta investigación se basan en la correcta recolección, selección y análisis del material trabajado, según los parámetros que corresponden a una investigación de tipo **documental**. El tratamiento documental significa extracción de información como reflejo objetivo de su fuente original, pero al mismo tiempo donde se de cuenta de nuevos mensajes del documento extraído.

Los reparos éticos que supondrá la investigación, dotan al estudio de la cualidad de veracidad, ya que la totalidad del material infográfico recopilado y que será sujeto a análisis corresponde a documentos de carácter público y no confidenciales. En este aspecto, no resulta necesario formalizar un compromiso de anonimato con las instituciones, organizaciones y/o individuos que serán mencionados a lo largo del estudio, por tratarse de personajes públicos. Se garantizará, además, que no se expondrá ningún tipo de información más allá de lo que se encuentra ya publicada en documentos públicos y documentos de prensa emitidos, y que sea ajena a los alcances de la presente investigación.

Por otro lado, se apelará a la transparencia y a la relevancia práctica de la información adjudicando una referencia bibliográfica que contenga un registro fiel de cada documento utilizado. Finalmente, la investigación se regirá desde la mayor rigurosidad posible, a fin de no adulterar ni tampoco tergiversar la información recogida.

## CAPÍTULO CUATRO: ANÁLISIS

Para efectos de la presente investigación, bajo la concepción de la teoría deleuziano-guattariana, se identifican y analizan, en primera instancia aquellos “**Agenciamientos Maquínicos de Afectuación**”, es decir, infraestructuras como objetos de intervención territorial. Comenzando el apartado, se realiza la revisión de documentos que den cuenta de las infraestructuras presentes en la zona de estudio y sus características físicas, ante ello, las edificaciones de estudio serán el Terminal de Pasajeros Valparaíso (VTP) y Puerto Deportivo Barón. Para el caso del edificio VTP, se aplica análisis de documentos a través de los archivos e información expuestos a través de su propia página web, (VTP.cl), donde se detallan las características de dicha infraestructura y a través de del “Plan de Desarrollo Portuario” del año 2016 emitido por Puerto Valparaíso. En el caso de las dependencias de Puerto Deportivo Valparaíso se aplica una revisión similar al caso anterior, a través de información emanada de su página web oficial, (Puertodeportivo.cl).

El segundo apartado “**Agenciamientos Colectivos de Enunciación**”, realiza una revisión semiótica sobre el problema de estudio. En primera instancia se plantea el análisis de aquellos proyectos de infraestructura para la zona de estudio, donde se analizan el proyecto **Puerto Barón**, a través del análisis de documentos del Estudio de Impacto Patrimonial (EIP), (2016), junto con el Dossier publicado por la empresa Mall Plaza (recuperado en 2017) y el proyecto **Puerto Barón**, a través del análisis de documentos de la Consulta ciudadana sobre sector Barón y borde costero integrado creemos Valpo (2018) y la presentación del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU), Parque Barón: ejes afluentes/causas estructurantes (2018). Además, se analiza la influencia de ambos proyectos sobre la **Bodega Simón Bolívar**, con la revisión de documentos ya nombrados como Estudio de Impacto Patrimonial (EIP) (2016) y Parque Barón: ejes afluentes/causas estructurantes (2018). En segunda instancia, este apartado contiene el análisis de Enunciaciones publicitarias y propagandísticas, entendidas como consignas y actos de habla representacionales de un grupo y/o agente a través de pancartas, rayados, panfletos, etcétera, que podemos ver en documentos tales como: Material infográfico y audiovisual en medio de prensa (El Mercurio de Valparaíso y El Mostrador), redes sociales de organizaciones (Pacto Urbano La Matriz y Mutua espacio autónomo) y documentos oficiales (EIP).

La tercera parte de esta investigación se compone del estudio de aquellos procesos de **Desterritorialización y Reterritorialización**, donde las relaciones de poder y resistencias son claves en la comprensión estos procesos. Ante ello, este apartado comprende el estudio de aquellos documentos de prensa virtual que contienen registros sobre discursos, declaraciones y pronunciamientos referidos al problema de estudio durante el periodo que comprende los años del 2016 al 2018 (según lo detallado en la muestra metodológica definida en esta investigación). Las fuentes de información a analizar constarán de cuatro diarios locales: El Martutino, El Mercurio de Valparaíso, El Mostrador y Mundo Marítimo.

Finalmente, se realizará un **diagrama** que identifica las relaciones de fuerza en la definición territorial de la zona del borde costero, en el que se da a conocer de manera gráfica las interconexiones de agentes y poder analizadas en los apartados anteriores.

#### **4.1 Agenciamientos Maquínicos de Afectuación**

Tal y como se señaló anteriormente, los agenciamientos maquínicos de afectuación serán analizados a través de una identificación de aquellas infraestructuras ya dispuestas en la zona del borde costero de Barón. Es necesario recordar que los acontecimientos de transformación urbana (en este caso, infraestructuras) no constituyen un elemento único dentro del agenciamiento, son efectuados bajo una multiplicidad de hechos, de hitos que dan pie a la concreción de un paisaje estructural específico, es por ello que resulta necesario su estudio abarcando estos elementos (materiales/corporales) además de aquellos que se analizan en el apartado (4.2) sobre agenciamientos colectivos de enunciación, ya que en su conjunto permiten comprender aquellos procesos del agenciamiento como una conjunción heterogénea de flujos que crean una determinada realidad.

A través de las infraestructuras que se analizan se pretende evidenciar aquella organización del territorio, aquellas instancias que permiten y/o anulan al espacio bajo ciertos tipos de racionalidades específicas y su función en el espacio.

#### **Infraestructuras levantadas**

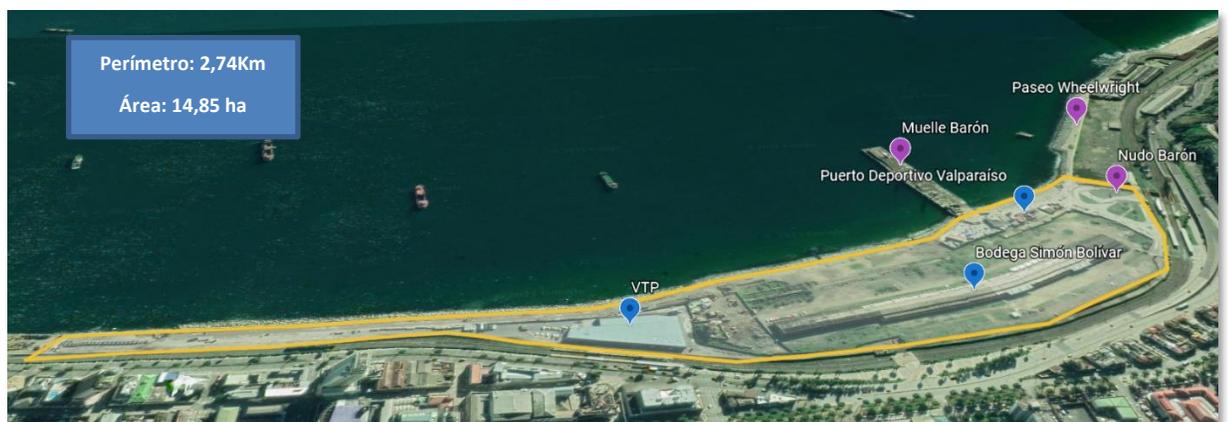
La zona de estudio cuenta una serie de infraestructuras existentes, dentro de las cuales se encuentran aquellas que se revisan en este apartado como: la Bodega Simón Bolívar, el Terminal de Cruceros (VTP) y Puerto Deportivo Valparaíso, pero además se encuentran obras construidas que atraviesan y complementan el área de estudio. Una de estas obras es el Paseo Wheelwright, que con una longitud de 1.758 metros (Ministerio de Obras Públicas MOP, 2005) actúa como un paseo costero de tránsito peatonal y de ciclovía, uniendo el sector de Caleta Portales y el Muelle Barón, cumpliendo la función de activar el turismo, la recreación y el deporte en la ciudad. Otra de las grandes obras presentes en el sector del borde costero de Barón es el ya nombrado Muelle Barón. Esta infraestructura fue construida en 1920 para uso de desembarque y se interna 220 metros en el mar (Menares Carvallo, 2019), siendo actualmente dispuesto para múltiples usos, como lo son el deporte (pesca, buceo y navegación) y actividades recreativas en la zona llamada Deck (multiespacio emplazado en el mismo muelle).

Por otra parte, el “Nudo Barón” corresponde a la intersección vial de las avenidas Argentina, Brasil, Errazuriz y España, “constituido por un flujo multiconvergente desde y hacia la ciudad (peatones, automóviles, estación del metro, etc.) una de las convergencias de este nodo es hacia la costa, abriéndose hacia un atrio extenso que conforma un borde que distancia de la orilla” (Taller ARQ. PUCV, 2014). Por su forma pentagonal es que abre en cada uno de sus vértices una dirección de la ciudad;

**Horizonte Lejano:** el extremo este de la bahía, viña y con-con, que se proyectan lejanos. **Proximidad:** cerro Barón, que aparece en lo contable, en lo distinguible. **Lejanía:** la proyección de avenida Argentina en lo distante, los cerros San Roque y Rocuant. **Profundidad:** el sur del anfiteatro de Valparaíso que muestra la profundidad. **Horizonte Próximo:** Valparaíso avistado en proximidad en comparación al resto de la bahía. (Taller ARQ. PUCV, 2014)

En la imagen que se proyecta a continuación es posible observar las obras de infraestructura presentes en la zona de estudio:

Figura 3: Obras de Infraestructura del sector



*Nota.* Infraestructuras dispuestas en los límites territoriales del estudio. Elaboración propia, 2020.

La línea de color amarillo marca la delimitación de espacialidad mencionada en el apartado de Problematización, la que abarca una superficie total de aproximadamente 15 hectáreas, abarcando un perímetro de 2,74 kilómetros y que cierra nuestra área de investigación. Los marcadores de color azul visibilizan las infraestructuras consideradas para el análisis de los procesos de territorialización del sector. Los marcadores de color magenta muestran las infraestructuras conexas al área de estudio (Muelle Barón, Paseo Wheelwright y Nudo Barón). Estas últimas, si bien son importantes para el entramado territorial de la zona del borde costero de Barón, han sido excluidas del estudio en general por ser obras de conexión vial que atraviesan y sobrepasan el límite específico de investigación (Paseo Wheelwright y Nudo Barón) y por estar ubicada en territorio marítimo (como es el caso del Muelle Barón).

### Bodega Simón Bolívar

Esta infraestructura ubicada en el borde costero de Barón, es reconocida por el Plan Regulador Comunal de Valparaíso (PRC) como un Inmueble de Conservación Histórica (Municipalidad de Valparaíso, 2005), por ser un antiguo edificio que hace parte de la infraestructura industrial-portuaria de la ciudad desde su construcción a inicios del siglo XX.

De acuerdo a lo establecido en la ficha técnica del PRC sobre la Bodega Simón Bolívar, el gran valor que posee este edificio está dado por sus características de amplitud y su planta

libre (edificio de aproximadamente 12.000 m<sup>2</sup> de superficie), proporcionando versatilidad a los tipos de uso que puede acoger (Municipalidad de Valparaíso, 2001). De este modo, se lee en el documento (PRC), “Esta bodega por sus condiciones volumétricas, dimensiones y emplazamiento, es un elemento ordenador del lugar, generando la fachada urbana al resto de la ciudad” (Municipalidad de Valparaíso, 2001).

Figura 4: Bodega Simón Bolívar



Nota. Adaptado de *BSB VALPO (Bodega Simón Bolívar): Entremezclajes sociales, espaciales, sonoros*, por (Evgenia , 2018), <http://resolver.tudelft.nl/uuid:553eeb17-9938-4a2d-932a-c93d7e5da135>.

Es así, como la Ficha Técnica de la B.S.B. da cuenta de la protección que posee por el PRC, protección otorgada por su valor patrimonial, y para lo que recomienda que las intervenciones a las cuales pueda ver sometida, sean siempre procurando mantener sus valores de simplicidad y funcionalidad, tanto en su interior como exterior, “reparaciones estructurales y adaptaciones funcionales que incluyan apertura y armonización de varios en fachadas y cubiertas. Igualmente se orienta la ejecución intervenciones que permita mejorar las vistas, iluminación y los traspasos transversales por su interior” (Municipalidad de Valparaíso, 2001). La B.S.B., por lo tanto, configura un cuerpo material dispuesto para una multiplicidad de usos, es decir, como un espacio donde potencialmente puede(n) converger diversos enunciados que la definirán como un territorio legible, reconocible e identificable con la vocación que la agencia.

### Terminal de Cruceros VTP

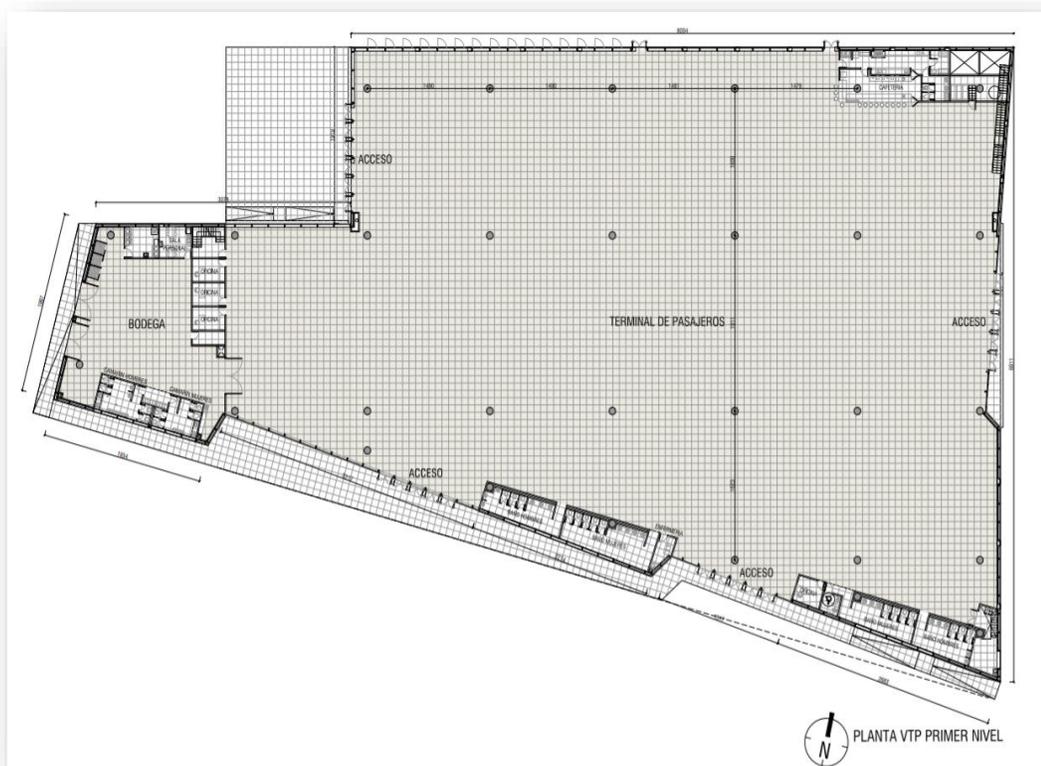
En el año 2016, la EPV presenta el “Plan de Desarrollo Portuario de Puerto Valparaíso”, informe tiene por objetivo dar cuenta de la planificación general de la empresa en cuanto a proyectos de desarrollo y de infraestructura a ser dispuestos en la ciudad en un periodo determinado, en otras palabras, representa la cartera de proyectos con los que cuenta la organización para el corto, mediano y largo plazo. Este documento se refiere, además, a la inauguración del actual Terminal de Cruceros (VTP) “El Plan de Desarrollo continuó concretándose durante 2016, con avances significativos: la construcción e inauguración del nuevo terminal de pasajeros VTP, el más moderno de Sudamérica” (Empresa Portuaria de Valparaíso, 2016). La página web de la EPV, invita a revisar los detalles referidos a este proyecto en la página oficial de VTP, sitio web en el que encontramos detalles generales sobre

la construcción del inmueble y la concesión de la misma, se explica que el Proyecto, “Valparaíso Terminal de Pasajeros” (VTP) fue concesionado el 22 de noviembre de 2002 por la EPV a una sociedad anónima formada por AGUNSA (99%) y TESCO (1%) cuyos servicios consideran el desarrollo, manutención y explotación del edificio Terminal por los próximos 30 años (VTP, 2020).

Siendo la infraestructura una materia que mueve materia, al plantear un nuevo modelo infraestructural sobre la zona de estudio, donde se recalca como “el más moderno de Sudamérica”, invita explícitamente a fomentar las visitas y uso del mismo, es así como nuevos y nuevas agentes son llamados/as a transitar por este espacio, lo que activa nuevos flujos, donde la materialidad actúa como propulsor de nuevas formas de vivir los espacios.

En sus inicios, el Terminal de Pasajeros operaba en las dependencias de la bodega Simón Bolívar y sus patios aledaños, y para fines del año 2015 se inician las obras de construcción de un nuevo terminal con el objetivo de aumentar recalada de cruceros en una infraestructura específica, es decir, en una propiedad nueva e independiente.

Figura 5: Plano VTP



Nota. Plano VTP; adaptado de *Planta VTP primer nivel*, por Valparaíso Terminal de Pasajeros (2020), [https://1f5da19f-0f4a-4bc0-a650-1856167d27f4.filesusr.com/ugd/a8a230\\_083277a2bb78430d99f207b518054f68.pdf](https://1f5da19f-0f4a-4bc0-a650-1856167d27f4.filesusr.com/ugd/a8a230_083277a2bb78430d99f207b518054f68.pdf).

La nueva obra es un edificio ubicado a 2 kilómetros de los sitios de atraque, consta con 5.200 metros cuadrados construidos, permitiendo la atención simultánea de hasta 6.000 pasajeros (VTP, 2020).

La revisión de esta infraestructura permite comprender los agenciamientos maquínicos de afectuación que han sido priorizados en la zona de Barón, “Con una inversión de USD 8 millones, el terminal cuenta con una capacidad para atender alrededor de 37 recaladas de cruceros y generar 300 nuevos empleos” (Empresa Portuaria de Valparaíso, 2016). El hecho de que este edificio haya sido construido con un fin de uso comercial-logístico da cuenta de la importancia que tiene el suelo urbano en el fomento de áreas de desarrollo específicas en la ciudad, condicionando el uso específico del entorno a un inmueble que generará un desarrollo económico focalizado en la captación comercial del ingreso de turistas internacionales en la ciudad, a través de la recalada de cruceros, y la realización de eventos masivos.

El documento indica que el edificio “operará fuera de la temporada de cruceros como un centro de eventos y convenciones, infraestructura que la ciudad carecía” (Empresa Portuaria de Valparaíso, 2016). La infraestructura que se inaugura en el año 2016, sería entonces solo una acción preliminar, ya que el objetivo de esta dependencia responde a la capacidad y expansión del capital dentro de la ciudad, siendo entonces, la representación de una infraestructura productiva. Resulta necesario indicar que este edificio no es utilizado abiertamente por la comunidad porteña, posee una condición de uso privado por haber sido concesionado. Si bien es arrendado para la realización de eventos, esto no asegura el libre acceso de porteños y porteñas al edificio y su circulación por alrededores.

Siendo las edificaciones aquello que permite el flujo de capital, las infraestructuras serían entonces, agenciamientos materiales que codifican el territorio, en este caso, una codificación que responde al desarrollo económico del entorno bajo los pilares del capitalismo global: gentrificación, flujo de capital monetarizado en dólares y concentraciones masivas de gente a partir de espectáculos y/o actividades de consumo.

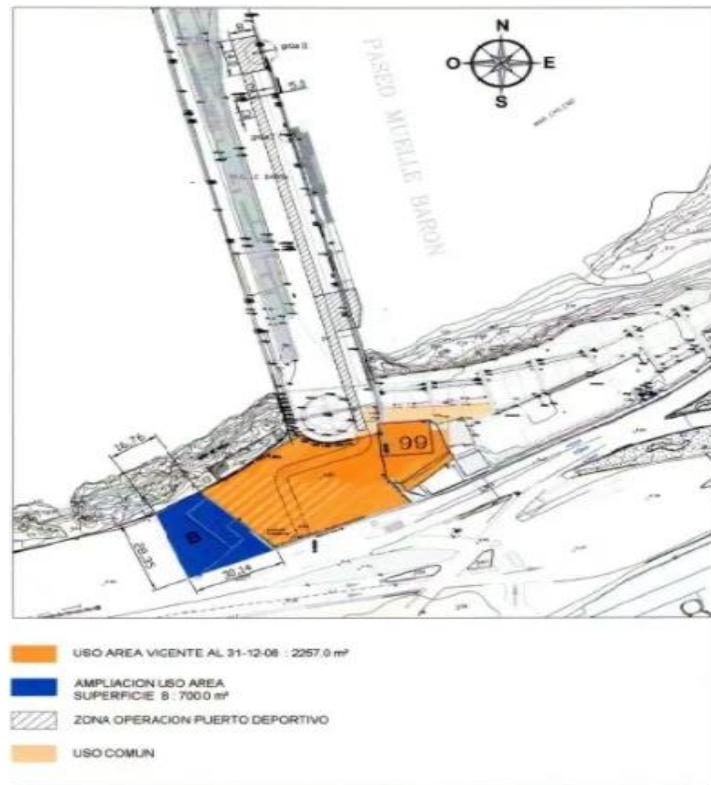
### **Puerto Deportivo Valparaíso**

En la zona de estudio (borde costero de Barón), se encuentra otra dependencia física, Puerto Deportivo Valparaíso. Esta infraestructura será analizada a través de documentos emanados desde la misma página web oficial de la organización que administra el espacio denominado “Puerto Deportivo Valparaíso”.

Estas instalaciones se encuentran en el sector de Barón desde el año 2004, siendo Puerto Deportivo Valparaíso el único centro náutico público e inclusivo del país, vigente hasta el periodo que considera la presente investigación. Las dependencias surgen como una forma de abrir el borde costero a la ciudad, ofreciendo servicios de recreación, eventos, deporte, turismo y de instrucción vinculados con el mundo de la náutica y el buceo, explotando principalmente los usos que otorga el Muelle Barón. Pero de igual forma que las dependencias de VTP, este complejo deportivo ofrece servicios por pagar, lo que directamente genera una segregación ante el acceso y uso de sus dependencias y actividades de aquellos/as que no tienen la posibilidad de pago para utilizarlo.

Al referirnos a las instalaciones, podemos apreciar la figura n°6, que muestra el área de uso actual de las instalaciones de Puerto Deportivo en color naranja, la que abarca un área de uso de 2.957 metros cuadrados aproximadamente.

Figura 6: Uso de área Puerto Deportivo Valparaíso



Nota. Adaptado de *Revisión Planos de futuras Instalaciones de Puerto Deportivo Valparaíso final*, por La Otra Voz, <https://es.scribd.com/document/152530419/Revision-Planos-de-futuras-Instalaciones-de-Puerto-Deportivo-Valparaiso-final>.

Este espacio cuenta con: “edificio donde se encuentran las oficinas de Gerencia y Administración de Puerto Deportivo, la Universidad de Valparaíso con su Centro de Exploración, la Escuela de Buceo Buddha Divers (Padi), dos salas de clases, baños, duchas y camarines, más un baño accesible” (Puerto Deportivo Valparaíso, 2019).

Figura 7: Puerto Deportivo Valparaíso



Nota. Adaptado de *Imagen Puerto Deportivo*, (2019), <https://www.puertodeportivo.cl/about>.

Puerto Deportivo Valparaíso, apunta al fomento de actividades recreacionales y deportivas en el sector, esta forma de agenciamiento no resulta ser, por lo tanto, muy distinta a la analizada anteriormente (VTP), ya que también permite el flujo de un público que puede pagar por utilizar sus servicios e instalaciones, además del impulso que genera al turismo y al entrenamiento deportivo.

Por lo demás, se marca una diferencia sustancial entre las dependencias nombradas, una con un amplio espacio para la recepción de visitantes/turistas (VTP tiene casi el doble de metros cuadrados construidos que Puerto Deportivo), además de los servicios que se pueden encontrar dentro de sus instalaciones. Puerto Deportivo no cuenta con servicios para la atención al turista tan completo como VTP, quienes dentro de sus instalaciones ofrece servicios de “mesón de informaciones con personal bilingüe, cafetería, servicio de internet, tiendas de regalos, casa de cambio, envío de dinero al extranjero, entre otros” (VTP, 2020).

El análisis de infraestructuras permite dimensionar las operaciones portuarias/turísticas/comerciales/deportivas/recreacionales que se desarrollan en el área de estudio. El Borde Costero de Barón como localización estratégica, permite el flujo de materialidades que pueden ser estudiadas a través de las edificaciones dispuestas en la zona para determinar la importancia que se le da al territorio como una herramienta de impulso al capital. Como vimos en este caso, las infraestructuras estudiadas tienen un claro giro comercial/turístico, donde prestan servicios que impulsan y permiten la llegada de visitantes a Valparaíso y sus alrededores.

## **4.2 Agenciamientos Colectivos de Enunciación**

### **Enunciación de proyectos de infraestructura: Puerto Barón y Parque Barón**

Así como el principio de multiplicidad establece que las relaciones no son estáticas ni homogéneas, que los agenciamientos surgen a partir de relaciones más allá de lo netamente material/significante o sujeto/objeto, las determinaciones y dimensiones múltiples, serán analizadas en este apartado a través de principios de enunciación asignificantes, como complemento del análisis de afectación material desarrollado en el apartado anterior.

La transformación de los territorios se proyecta, generalmente, a través de proyectos de infraestructura, que surgen como una producción de lo real. Aquellos proyectos que se pretenden instaurar/levantar en el espacio y tiempo que hemos definido para el presente estudio, son específicamente dos: Puerto Barón y Parque Barón, ambos proyectados para hacer uso del mismo espacio, con afectación directa sobre la estructura ya dispuesta de la Bodega Simón Bolívar. Por tanto, se considera la Bodega Simón Bolívar como infraestructura levantada no exclusiva de un proyecto en particular, sino en cuanto a los proyectos que intentan gestionarla durante el periodo considerado por la investigación.

## Proyecto Puerto Barón

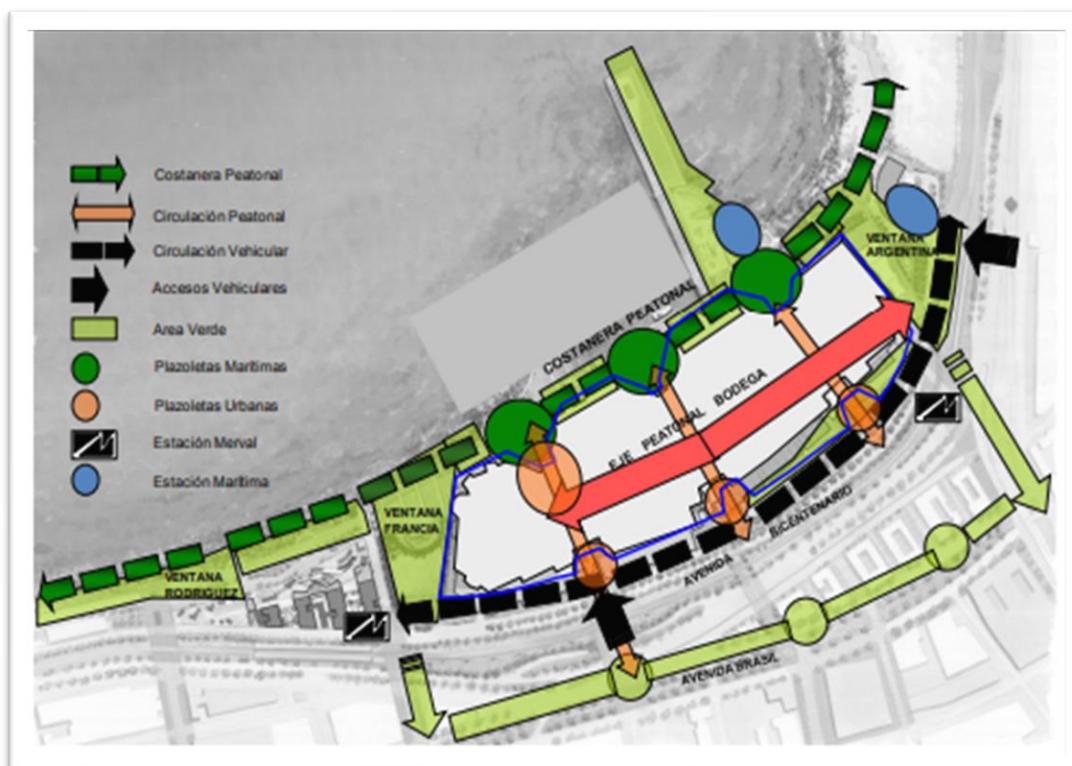
El análisis de este proyecto de infraestructura se realizará en base al análisis de dos documentos esenciales: Estudio de Impacto Patrimonial (EIP) del año 2016 y como segunda fuente de información se analizará un Dossier publicado por la empresa Grupo Mall Plaza S.A., (recuperado en 2017).

El proyecto “Puerto Barón” fue concesionado el 10 de noviembre del año 2006 a la Sociedad Plaza Valparaíso S.A. para el desarrollo, mantención y explotación de un modelo turístico-comercial en el sector Barón, por un período de 30 años a contar de la fecha de entrega del terreno.

Se trata de una intervención urbana que busca rehabilitar y darle nuevos usos a un sector de 12 hectáreas, con un paseo costero de 840 metros de largo y 40 metros de ancho. El proyecto se ha planteado como una intervención urbana de gran escala, que incluye 7,5 hectáreas de espacio público, que incluyen 2 plazas urbanas, un paseo, una marina pública, una avenida pública, conexiones a dos estaciones ferroviarias y la renovación del Muelle Barón (Isaza Londoño & Andrade Pérez, 2016, pág. 55).

Este tipo de encuentro material produciría relaciones, entre cosas que no estarían sometidas a la misma filiación o descendencia, pero donde tras una alianza producen nuevos tipos relaciones. En este caso, es posible identificar la relación de la EPV (empresa de rubro estatal) con la concesión de Sociedad Plaza Valparaíso S.A (empresa de rubro privada). Ambas empresas asociadas disponen del territorio a través de del uso del suelo, EPV con la gestión administrativa correspondiente a las instancias previas al inicio de la concesión y Sociedad Plaza con la disposición de infraestructura y su administración durante el periodo de su concesión; el territorio, posee entonces, una ordenación espacial dirigida a través de un modelo de gestión compuesto por entidades públicas y privadas.

Figura 8: Proyecto Puerto Barón



Nota. Adaptado de *Esquema general de la intervención planteada por la empresa Plaza Valparaíso S.A para el proyecto Puerto Barón*, por J.L. Isaza; A P. Martín, (2016).

El objetivo que este proyecto anuncia, en líneas generales, es la apertura de un espacio público en la ciudad que reconecte a sus habitantes con el uso del borde costero de la ciudad, aportando con nuevas rutas de flujo de público (peatonal y vehicular), creación de áreas verdes y plazoletas para el esparcimiento y “ventanas” que permitan la liberación de la vista para la vista desde la ciudad, especialmente pensadas para quienes transiten desde las calles y avenidas paralelas al recinto.

Figura 9: Objetivos del proyecto y distribución espacial

PUERTO BARÓN PRETENDE SER UN PROYECTO EXTRAORDINARIO DE CALIBRE MUNDIAL QUE FINALMENTE DETONE RECUPERACIÓN DE VALPARAÍSO CON ESTANDARES DEL S XXI.

Para llevar a cabo objetivos de **IDENTIDAD, PATRIMONIO Y VISIÓN DE FUTURO** se basa en 4 PILARES:

EL MAYOR PASEO MARÍTIMO	NOTABLE BARRIO COSTERO PÚBLICO	UN POLO ECONÓMICO	DISEÑO DE CALIBRE MUNDIAL
<ul style="list-style-type: none"> <li>840 MTS. DE LARGO</li> <li>40 MTS PROMEDIO</li> <li>MÚLTIPLES ACTIVIDADES</li> <li>CENTRO MARÍTIMO</li> <li>CONEXIÓN CON PASEO WHEELWRIGHT</li> <li>CONEXIÓN A CIUDAD</li> <li>2 GRANDES PLAZAS</li> <li>PLAZA BARON</li> <li>PLAZA FRANCIA</li> <li>CONEXIÓN A Merval</li> <li>CONEXIÓN A ALMENDRAL</li> <li>ACTIVIDADES NAUTICAS</li> <li>ACTIVIDADES RECREATIVAS</li> <li>ACTIVIDADES CULTURALES</li> <li>ACTIVIDADES DEPORTIVAS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>INTEGRADO A CIUDAD</li> <li>66% ESPACIOS ABIERTOS</li> <li>SISTEMA DE MANZANAS</li> <li>INTEGRACION BODEGA</li> <li>BODEGA COMO EJE ESTRUCTURANTE</li> <li>BAJA ALTURA</li> <li>ESTACIONAMIENTOS SUBTERRÁNEOS</li> <li>USOS MIXTOS</li> <li>COMERCIO</li> <li>SERVICIO</li> <li>CULTURA</li> <li>EDUCACION</li> <li>RECREACION</li> <li>GASTRONOMÍA</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>FUERTE INVERSIÓN</li> <li>CENTRO TURÍSTICO NUEVO</li> <li>NUEVOS EMPLEOS</li> <li>USOS MIXTOS CON</li> <li>OFERTA LOCAL</li> <li>OFERTA REGIONAL</li> <li>OFERTA INTERNACIONAL</li> <li>EMBARCADERO</li> <li>INTEGRADO A ALMENDRAL</li> <li>BANCOS Y SERVICIOS</li> <li>SALUD Y EDUCACION</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>FACHADAS ACTIVAS</li> <li>SIN CAJAS CERRADAS</li> <li>FACHADA MARÍTIMA</li> <li>FACHADA URBANA</li> <li>INTEGRACION BODEGA HISTORICA</li> <li>ESPACIOS INTERIORES URBANOS</li> <li>RESPECTA VISTAS DESDE CERROS</li> <li>DISEÑO CONTEMPORÁNEO</li> </ul>

Nota. La presente imagen fue fotografiada por la investigadora, debido a que no fue posible utilizar otro medio para obtener la información presentada. Adaptado de *Dossier Puerto Barón, por Mall Plaza Puerto Barón*, por Junta de Vecinos n°9 Nuevos Horizontes, Cerro Larraín, Valparaíso, 2017.

La figura n°9, muestra los objetivos centrales de este proyecto y la distribución espacial que se considera para cumplir con cada uno de ellos. Del documento, resaltan los 4 pilares bajo

los que se estructura este proyecto, los que se centran en la integración de espacio público que tendría este (66% de espacios abiertos) distribuidos en una disposición estructural que contempla la implementación de espacios destinados a estacionamientos subterráneos, educación, cultura, recreación y gastronomía, que son presentados como servicios, los que al responder a este modelo comercial-privado se consideran como servicios no gratuitos. Esta condición que dispone del espacio que se denomina como público y abierto generaría una contradicción del espacio mismo, ya que corresponderían más bien un espacio privado con un uso público condicionado y no un espacio público como tal, ya que aquellas personas que transiten por el lugar deberán someterse a las medidas explícitas (horario de apertura limitado) y también aquellas condicionantes implícitas (capital económico que permita el uso de los servicios dispuestos en el sector).

De este modo, podemos decir que el proyecto de infraestructura que se plantea es adaptado para recibir a un tipo de sujeto o sujeta específico, a un usuario/a que sería a fin de cuentas el consumidor/a como un tipo ideal del modelo dispuesto.

Otro foco que enuncia el proyecto, es aquel que se refiere a este como “un polo económico”, con lo que se plantea una activación económica de aquellos sectores colindantes a la zona costera de Barón, apuntando específicamente a la integración con el sector del Almendral. Este punto enuncia otra posible contradicción dentro del proyecto ya que la disposición de un gran centro comercial podría provocar mermas económicas en el comercio local aledaño al sector; el concepto de “polo” implica una concentración, esta idea de concentración apunta justamente a que no haya flujo en los entornos sino dentro de los límites del “polo” mismo. Por otro lado, resalta el aumento de ofertas de empleos, que se generarían para la ciudad, sin embargo, cabe señalar que este tipo de empleos correspondería mayoritariamente a aquellos que serían otorgados por casas comerciales o de retail que se caracterizan por la terciarización de funciones, aspecto fundamental en la precarización de estos mismos (empleos).

A su vez, el mismo documento da cuenta de una visualización de espacios públicos ya existentes en la ciudad de Valparaíso y los que configuraría este proyecto. En la imagen n°8 se muestra comparativamente la cantidad de metros longitudinales que hay entre Plaza Victoria a Plaza O’Higgins y los 840 metros de paseo costero que se generarían con la concreción del proyecto Puerto Barón, los que contemplan la creación de dos nuevas plazas para la ciudad “Plaza Francia” y “Plaza Barón”.

Figura 10: Comparación de espacios públicos de gran envergadura en Valparaíso



*Nota.* La presente imagen fue fotografiada por la investigadora, debido a que no fue posible utilizar otro medio para obtener la información presentada. Adaptado de Dossier *Puerto Barón*, por Mall Plaza Puerto Barón, por Junta de Vecinos n°9 Nuevos Horizontes, Cerro Larraín, Valparaíso, 2017.

Esta información da cuenta del 66% de espacios abiertos que presenta el proyecto como parte de su “Notable barrio costero público” (descrita en la figura n°9).

El dossier presentado por el Grupo Mall Plaza S.A., muestra a grandes rasgos las definiciones y características del proyecto que se pretendió materializar. Resulta necesario tener en cuenta que este tipo de proyectos nos permiten visualizar las relaciones de elementos tecnológicos, mentales, políticos que se conjugan para crear un enunciado que se internaliza en los y las habitantes de la ciudad. Cabe recordar que este proyecto quedó solo en su etapa de enunciación sin lograr avanzar a la fase de construcción a causa de la anulación, o, mejor dicho, la declaración de ilegalidad del permiso de construcción otorgado por la Dirección de Obras Municipales (DOM) el año 2017.

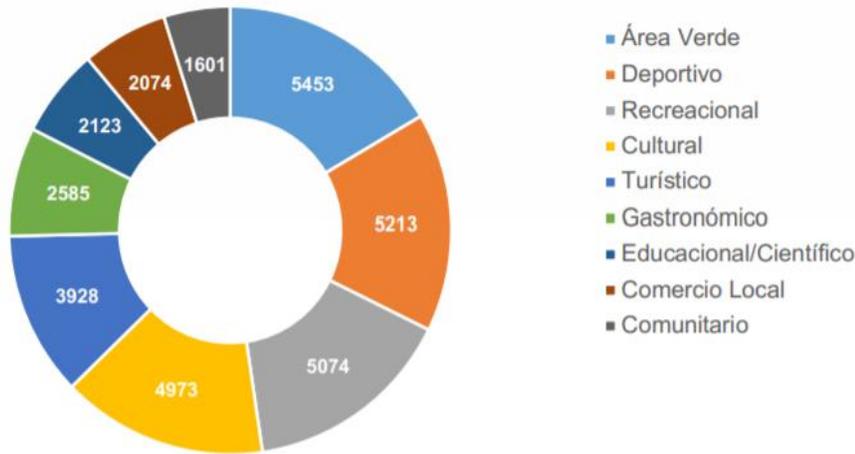
### Proyecto Parque Barón

De documentos emanados por la Ilustre Municipalidad de Valparaíso (IMV) se toman en consideración para este análisis la “Consulta ciudadana sobre sector Barón y borde costero integrado. Creemos Valpo” (2018), y la presentación del MINVU “Parque Barón: Ejes afluentes/ causas estructurantes” (2018). Luego del fallido proyecto Puerto Barón, tal y como fue descrito en la problematización de esta investigación, las autoridades nacionales y municipales abrieron el paso a una consulta ciudadana para la creación de un nuevo espacio en la zona del borde costero de Barón, encuesta creada con la misión de dar legitimación ciudadana a los proyectos de la zona del borde costero de Barón, con tal de lo acontecido con el proyecto Puerto Barón.

La encuesta aplicada tuvo como objetivo “Conocer las preferencias de los ciudadanos y ciudadanas respecto a usos y proyectos, como insumos para la construcción de un plan integral

de Borde Costero Comunal” (Corporación Municipal Valparaíso, 2018). Con un total de 16.311 encuestados/as, los resultados indican que 5.453 personas prefieren que se destine primordialmente el sector al uso de área verde, le sigue el uso deportivo con 5.213 referencias y el recreacional con 5.074. mientras que los usos menos mencionados con el comunitario con 1.601 referencias y la creación de comercio en la zona con 2.074.

Figura 11: Preferencias según uso para el sector de Parque Barón



Nota. Adaptado de *Número de preferencias según uso para el sector de Parque Barón*, por Corporación Municipal Valparaíso, (2018), [www.creemosvalpo.cl](http://www.creemosvalpo.cl)

Las preferencias de usos dan cuenta de una necesidad por parte de los votantes a generar una mayor cantidad de espacio público en la ciudad. La proyección de esta nueva infraestructura presenta nuevas formas de agenciamientos, que en este caso son direccionados por la ciudadanía (en este caso, amplia y no exclusivamente experta en cuanto a materias de usos de espacios urbanos) que participa de la encuesta presentada.

Luego de la obtención de estos resultados, a cargo de MINVU se realiza la postulación a proyectos de reconversión del borde costero de Barón, que integran las demandas ciudadanas emanadas de la encuesta anterior, donde ganan los dos primeros lugares, de los que se tomarán las referencias para la creación del nuevo Parque Barón.

Figura 12: Concurso de ideas Paseo del Mar



Nota. Adaptado de *Concurso de Ideas Paseo del Mar*, por Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, (2018), <http://colegioarqvalpo.cl/category/dd/>.

Figura 13: Presentación: Parque Barón MINVU versión final



Nota. Adaptado de *Parque Barón Versión Final*, por Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, (2018), <http://colegioarqvalpo.cl/category/dd/>.

Siendo el objetivo de este proyecto el que las instituciones gubernamentales se hagan cargo de la generación de espacios públicos en el sector, se plantea, como propósito, lograr este objetivo a partir de una encuesta ciudadana que valide el nuevo modelo estructural a implementar. Desde este punto notamos un modelo para el levantamiento de proyectos totalmente distinto al proceso que se llevó con el caso de Puerto Barón, aunque este nuevo proyecto (Parque Barón) mantiene o conserva características que ya habían sido planteadas en el proyecto *Mall*, como el uso de áreas gastronómicas, áreas verdes, comercio de playa, acuario, piscina, cafeterías, entre otras. En base a las preferencias que tiene la gente, lo urbano se sigue viendo a través de un modelo que contempla un modelo comercial, que no se sabe si va a ser mixto, público o privado, lo que resulta esencial a la hora de que se cree un proyecto, con y para la ciudad.

Lo que da cuenta de que el cambio de foco que presenta este proyecto tiene que ver más con la génesis (sin incluir a la ciudadanía) y el promotor del proyecto (una empresa de retail) que con la materialización y dinámicas que propone el proyecto mismo.

### Intervención de proyectos en Bodega Simón Bolívar

En este punto, se analizará esta edificación de la Bodega Simón Bolívar como agenciamiento colectivo de enunciación, el que está sujeto a modificaciones según los propósitos de los proyectos “Puerto Barón” y “Parque Barón”.

La ejecución del denominado proyecto mall Puerto Barón, concesionado en el año 2006 por un periodo de 30 años (Empresa Portuaria de Valparaíso, 2016, pág. 38), contemplaría la intervención de la emblemática Bodega Simón Bolívar. Dentro de los planes de reconversión, detallados en el Estudio de Impacto Patrimonial (EIP), al ser la bodega el eje central del proyecto

Puerto Barón, se contemplaba la demolición de una parte de la misma donde se proyectan dos edificios adosados por sus costados de dos pisos cada uno, con el objetivo de dar espacio al comercio que se pretendía instalar en su interior (Isaza Londoño & Andrade Pérez, 2016).

Figura 14: Bodega Simón Bolívar actual y proyección



Nota. A la izquierda imágenes de Bodega Simón Bolívar actual y a la derecha imágenes proyección proyecto Puerto Barón. Adaptado de *Vista del cabezal de la Bodega Simón Bolívar*, por J.L. Isaza; A P. Martín, (2016).

El EIP, realizó una evaluación sobre los impactos del proyecto Puerto Barón sobre el Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso, a partir de sus atributos, identificó la severidad de los impactos a través de una medición de escala, la que contiene impactos según los cambios proyectados para la zona: neutros, insignificantes, menores, moderados y mayores. Cada uno diferenciado por los colores que se muestran en el cuadro siguiente.

Figura 15: Impactos Proyecto Puerto Barón

VALOR DEL ATRIBUTO PATRIMONIAL	ESCALA Y SEVERIDAD DE LOS CAMBIOS / IMPACTOS NEGATIVOS				
	SIN CAMBIOS	CAMBIOS INSIGNIFICANTES	CAMBIOS MENORES	CAMBIOS MODERADOS	CAMBIOS MAYORES
ATRIBUTOS RELACIONADOS CON EL VALOR UNIVERSAL EXCEPCIONAL	NEUTRO	LEVE	MODERADO / ALTO	ALTO / MUY ALTO	MUY ALTO

Nota. Adaptado de *Impactos del proyecto Puerto Barón sobre el Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso*, por J.L. Isaza; A P. Martín, (2016).

Dentro de las edificaciones que se analizan, este estudio presenta la caracterización de atributos de la BSB.

Figura 16: Caracterización de atributos Bodega Simón Bolívar

Atributos	Valores asociados	Naturaleza del impacto	Magnitud del impacto
Arquitectura, que incluye: La diversidad arquitectónica, que corresponde a diversos periodos históricos, fundamentalmente comprendidos entre el siglo XIX y XX La variedad de “estilos”, morfologías y tipologías edilicias, que conviven, unos al lado de los otros, de una forma particular y armónica, La relación de los distintos y variados componentes arquitectónicos con la particular y determinante topografía del lugar. La situación de emplazamiento, en su integración a un conjunto y en su adaptación a la topografía.	El reflejo del desarrollo e importancia portuarios, de la temprana globalización, y del liderazgo regional dentro de un comercio y tráfico global, La huella de la conjunción de técnicas de arquitectura modesta y vernácula con nuevas tecnologías y materiales constructivos. El reflejo de un momento de auge y gloria, de bonanza y prosperidad, que le otorga un carácter particular y excepcional al sitio.	La Bodega Simón Bolívar, elemento arquitectónico asociado al sitio de patrimonio mundial, se verá alterado por las mutilaciones propuestas y la construcción de volúmenes contemporáneos de una arquitectura comercial del siglo XXI.	IMPACTO EN EL VALOR UNIVERSAL EXCEPCIONAL: NO HAY CAMBIOS: IMPACTO NEUTRO.

Nota. Adaptado de *Impactos del proyecto Puerto Barón sobre el Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso*, a partir de sus atributos, por J.L. Isaza; A P. Martín, (2016).

En el cuadro n°15, se evidencia un impacto neutro ante la intervención de la BSB a causa de la realización del proyecto Puerto Barón, por lo que, no se identifican necesarias medidas de mitigación ante la intervención de este edificio. El relato del informe (EIP), da cuenta de que “Un grupo de ciudadanos elevó un requerimiento para que se tuviera en cuenta que la Bodega Simón Bolívar es un Inmueble de Conservación Histórica (ICH), y, por lo tanto, requiere un Estudio de Impacto Ambiental” (Isaza Londoño & Andrade Pérez, 2016, pág. 72). A lo que el informe estudiado argumenta que “la Contraloría General de la República estableció que esa condición no es casual” (Isaza Londoño & Andrade Pérez, 2016, pág. 72).

A pesar de que esta infraestructura sea considerada como un sitio que contribuye a la significación cultural del entorno, por su condición de Inmueble de Conservación Histórica (ICH), el EIP recalca que esto no hace imposible la destrucción y/o remodelación del inmueble.

La Bodega Simón Bolívar no es Patrimonio Mundial ni hace parte del Sitio de Patrimonio Mundial denominado “Área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso” ni de su Zona de Amortiguamiento; la Bodega Simón Bolívar es,

de acuerdo con la legislación y normativa chilena vigente, estricta, exclusiva y únicamente, un Inmueble de Conservación Histórica, ICH, catalogado y protegido, estricta, exclusiva y únicamente, en el ámbito municipal de Valparaíso; por lo tanto, pretender evaluarla, mirarla o someterla a un régimen diferente de protección, es un exabrupto (Isaza Londoño & Andrade Pérez, 2016, pág. 87).

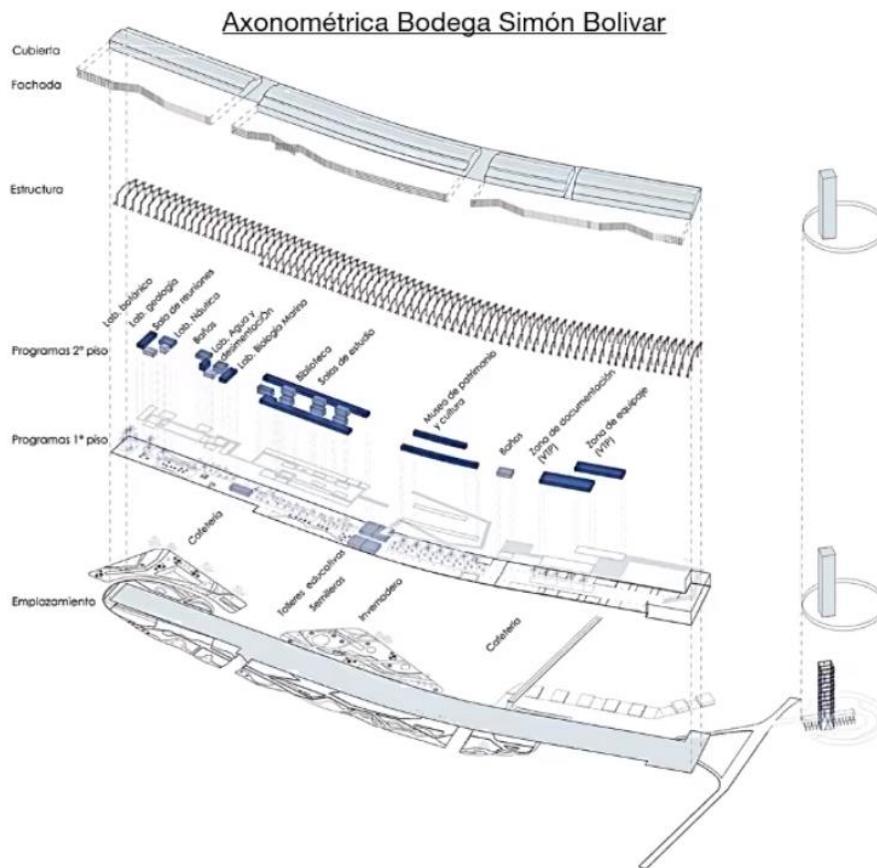
Con estas palabras el informe de “Estudio de Impacto Patrimonial” realizado por los expertos Juan Luis Isaza y Martín Andrade, recalcan la condición de ICH de la Bodega, pero aclaran que este inmueble no se encuentra dentro del sitio declarado como Patrimonio Mundial o su Zona de Amortiguamiento. Es decir, no existen facultades legales que lo protejan de forma exclusiva ante la “necesidad” de ser intervenida.

De esta manera, las normativas y planes de ordenamiento del territorio no resultan ser suficientes al momento de proteger a este tipo de infraestructuras, lo que da cuenta de cómo el agenciamiento posee múltiples posibilidades de montaje, que, en algunos casos como este, la posibilidad del amparo a través de la legislación no se hace efectivo. La postulación a la reconversión de la Bodega Simón Bolívar fue ganada por un ente privado (Grupo Mall Plaza S.A) con el apoyo Estatal a través de un ente como el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, dando cuenta a su vez que la potestad última la tienen las autoridades vinculadas al gobierno del país por sobre las legislaciones y normativas vigentes.

En la actualidad, la intervención de la Bodega Simón Bolívar, sigue proyectándose, a pesar de que el proyecto Puerto Barón no se realizará el nuevo proyecto Parque Barón hace que nuevamente la BSB esté sujeta a las modificaciones que se consideren a realizar según este proyecto.

Las condiciones de edificación de este proyecto analizadas a través de la presentación organizada por el Colegio de Arquitectos Región de Valparaíso, donde exponen representantes del MINVU, enuncian como objetivo clave para este edificio su función como eje de resignificación patrimonial reconociendo el valor de esta edificación.

Figura 17: Axonométrica Bodega Simón Bolívar



Nota. Adaptado de *Parque Barón: Ejes afluentes/ Causas estructurantes*, por Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, (2018), <http://colegioarqvalpo.cl/category/dd/>.

Al presentar la axonométrica de la Bodega (figura n°17), Mario Donoso López (Coordinador local y experto en paisaje) asegura que la idea es que “su morfología se mantiene (...) mantener su espacialidad única en términos de desarrollar programáticamente un mix programático, pero sin alterar su corporalidad e integridad espacial” (Ministerio de vivienda y urbanismo; Colegio de arquitectos Valparaíso, 2018).

Figura 18: Vista interior Bodega Simón Bolívar



Nota. Adaptado de *Parque Barón: Ejes afluentes/ Causas estructurantes*, por Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, (2018), <http://colegioarqvalpo.cl/category/dd/>.

En esta figura (n°18), se presenta una vista proyectada del interior de la bodega, donde Mario Donoso (2018), explica que “la idea es dejar ver la imagen de la gran nave central de la bodega”. De este modo, se puede ver una configuración y distribución espacial distinta al

proyecto Puerto Barón, donde no se pretende eliminar parte de la infraestructura, sino que más bien reestructurarla de modo que conserve su valor histórico.

El representante del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU) Hernán Fontaine (2018), explica que una de las significaciones atribuibles a este edificio es su geometría la que permite y permitiría el traspaso, la unión entre la bodega y el borde marino. Se crea así un paisaje virtual, proyectado, un esbozo de dominación a través de proyecciones infraestructurales, que conducen a modos de relación con el entorno codificadas según parámetros establecidos por aquellos/as que modelan este tipo de proyectos.

La Bodega Simón Bolívar alberga la intersección de dos configuraciones materiales proyectadas. Así como una estructura puede afectar una multiplicidad de nuevas interconexiones materiales, la Bodega resulta ser un claro ejemplo de una multiplicidad que pretende ser agenciada según sean las características físicas que se proyecten en esta. La bodega a pasando desde el antiguo uso portuario-industrial a una forma *agenciante* con una prioridad netamente comercial (Puerto Barón) y, por el otro, un agenciamiento con interés de explotación mixta (Parque Barón).

Un nuevo agenciamiento es pensado bajo una nueva infraestructura y donde se evidencian desde ya nuevas visiones de intervención territorial. De este modo vemos como las infraestructuras condicionan el desplazamiento, el quehacer, la noción de espacio que se pretende potenciar. Una propuesta de espacio público basado en un mall no es lo mismo que un espacio público que tiene como principio base de modelo arquitectónico la relación y vinculación directa con el mar como primer objetivo y no una visión que muestra una distribución infraestructural destinada en primera instancia al consumo (espacio comercial) y desde donde en segunda instancia se puede en condición de lo primero acceder al borde costero de la ciudad, dando cuenta de nuevas y distintas formas de relación con el mar.

### **Enunciaciones publicitarias y propagandísticas: Puerto Barón, Parque Barón y VTP**

Las consignas y actos de habla, son herramientas fundamentales para comprender la territorialización que se da en un espacio determinado. Las representaciones (individuales y/o colectivos) de pancartas, rayados, panfletos, etcétera, internalizan ideas/conceptos que se quiere instaurar en la sociedad, transformando aspectos no codificables de expresión simbólica en códigos de interpretación analítica para efectos de la investigación.

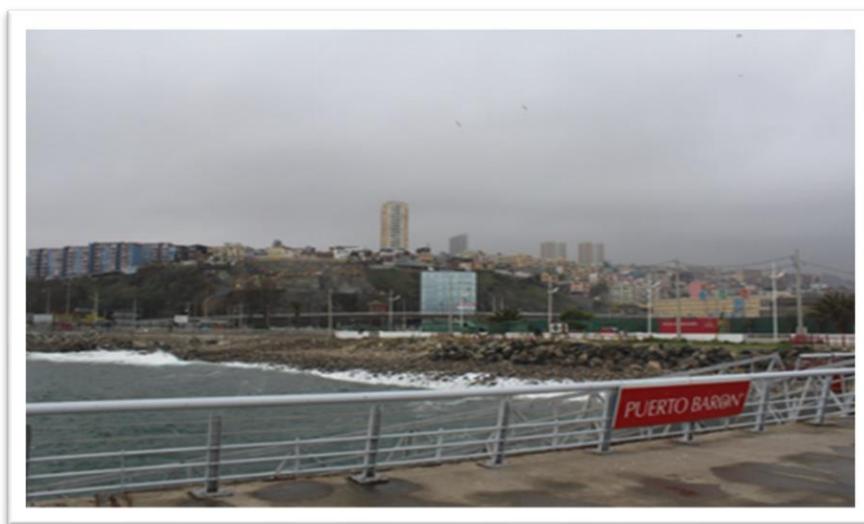
Antes de que el mundo pueda ser representado, para la teoría deleuziano-guattariana, lo primordial es la identificación de nuevos componentes, relaciones y territorios que engendran procesos de agenciamiento. En este caso será a partir de actos publicitarios y propagandísticos emanados de entes corporativos (empresas) y resistentes (agentes sociales) que se analizarán

aquellos componentes y relaciones que permiten ciertos modos de agenciamientos colectivos de enunciación.

### Publicitarios: Puerto Barón y VTP

Dentro de aquellas imágenes publicitarias y propagandísticas que fueron dispuestas por las empresas concesionarias del sector durante el periodo de estudio, tanto en la zona del borde costero de Barón como en el resto de la ciudad (incluida la publicación en medios de prensa escrita), se identificaron las más relevantes. Entre ellas, sólo se pudo encontrar publicidad corporativa que se refiere a la construcción del proyecto Puerto Barón, considerando que la mayoría de este tipo de material (infográfico) fue instalado físicamente o publicitado en la prensa por la empresa Plaza Valparaíso S.A. de forma previa al periodo que consideramos para el presente estudio, y que para el periodo acá considerado había sido ya retirado o discontinuado (no fue posible encontrar en medios de prensa local la continuidad de la publicidad corporativa del proyecto o referencias a éste).

Figura 19: Propaganda Puerto Barón



Nota. Adaptado de *Muelle Barón con propaganda de Puerto Barón*, por J.L. Isaza; A P. Martín, (2016).

Esta imagen (figura n°19) muestra parte de Muelle Barón, en su pandereta se ve una pancarta con el logotipo de la empresa Puerto Barón, esto acontece en el año 2015 y para el año 2016 siguió dispuesta en el sector. Para estos años, este proyecto seguía sin obtener la autorización para su edificación, pero, aun así, se utilizan métodos de agenciamiento por parte de la empresa comercial que territorializan el sector. Con esta pancarta se ve un claro objetivo de apropiación del espacio, con un mensaje que puede ser interpretado como un modo de comenzar a enunciar a los habitantes de la ciudad de modo no verbal (simbólico) que el sector pertenece y se asocia a una marca, a una empresa privada, invalidando cualquier noción de espacio público que se podía tener sobre la zona en cuestión, es decir, evidencia su propiedad sobre un espacio específico.

Figura 20: Publicidad Puerto Barón



Nota. Estas imágenes corresponden a un anuncio publicitario de Puerto Barón en plataforma virtual de 31 segundos. Adaptado de página de Youtube, "Mall Plaza Puerto Barón" (2017).  
<https://www.youtube.com/watch?v=sQINN9DtDks>.

Las imágenes de la figura n°20, dan cuenta de enunciados utilizados como herramienta propagandística de la información, donde en este caso es presentado el proyecto Puerto Barón a través de características de disposición de tránsito físico y de consumo.

El conjunto de imágenes del lado izquierdo, vende una idea de cultura, entretenimiento, servicios y empleabilidad asociados al concepto de retail, donde las dinámicas en tiempo de ocio, son invitadas a desarrollarse en un mismo espacio, lo que no puede dejar de ser comprendido como un símbolo de mercantilización de la vida, donde el espacio mismo se piensa en pos de un aprovechamiento comercial. Las imágenes de la derecha delimitan los tipos de movilidad urbana reduciéndolas a que se desarrollen dentro del espacio peatonal o ciclístico. La imagen que anuncia "9 cuadras de paseo costero" se puede interpretar como una forma de apertura del borde costero, presentando el uso físico de aprovechamiento que este proyecto de infraestructura promociona. Aquí se ven flujos enunciativos que se proyectan como agenciamientos posibles dentro del entorno, que estaría condicionado por la realización de este proyecto, invitando al público a la utilización de un entorno bajo dos grandes ejes: uso-consumo.

Figura 21: Propaganda Puerto Valparaíso

EL MERCURIO DE VALPARAÍSO jueves 2 de marzo de 2017

## EL PUERTO: CORAZÓN DE VALPARAÍSO

### \$1 BILLÓN DE PESOS EN PROYECTOS PARA VALPARAÍSO

"Puerto Valparaíso, a través de los proyectos de infraestructura público-privada que promueve junto a todo el sistema portuario para todas y todos los porteños, aporta a Valparaíso inversión, empleo y espacios públicos de calidad en el borde costero, por un total de USD 1.890 millones, que equivalen a más de \$1 billón de pesos.

Para reactivar nuestra ciudad, para que nuestros hijos e hijas permanezcan en Valparaíso, para mejorar la calidad de vida de los porteños, necesitamos concretar estas iniciativas".

Gonzalo Davagnino  
gerente general de EPV.

**PUERTO BARÓN**  
\$161 mil millones  
2 mil empleos

**T2**  
\$323 mil millones  
3 mil empleos

**T3 YOLANDA**  
\$646 mil millones  
4 mil empleos

**ACCESIBILIDAD**  
\$32 mil millones  
400 empleos

**INTERMODAL**  
\$58 mil millones  
400 empleos

**VTP**  
\$5 mil millones  
300 empleos

"A Valparaíso no hay que amarlo, sino merecerlo" (Gonzalo Rojas, poeta).

**PuertoValparaíso** [www.puertovalparaiso.cl](http://www.puertovalparaiso.cl)  
@PortValparaiso

Nota. Adaptado de *El Puerto: corazón de Valparaíso*, por El Mercurio de Valparaíso, 2017.

La figura n°21, es una de las pocas propagandas que se encontraron y que refieren al problema de estudio. En la imagen podemos ver una plana completa (en el periódico El Mercurio de Valparaíso) destinada a la propaganda e información sobre los proyectos de infraestructuras, donde se insta a porteñas y porteños a apoyar los proyectos que tiene la EPV, aludiendo a que lo esencial es el puerto condicionan la vida misma de ciudad a la producción portuaria. De este modo, se enuncia el puerto como un órgano vital para la ciudad, donde el proyecto Puerto Barón sería parte de este órgano vital tanto para el puerto como para la ciudad.

Otro de los rasgos esenciales de esta propaganda es la centralidad que se le da a la inversión de capital, resaltando el valor monetario del costo por la realización del proyecto y la oferta laboral que produciría en caso de su ejecución, por lo que se entiende como un proyecto vital solo en el ámbito económico. Nuevamente se utiliza el argumento de la explotación del territorio como factor esencial en la activación de empleabilidad, siendo uno de los rasgos que más destacan en las propagandas corporativas analizadas.

## Propagandísticas Urbanas: Puerto Barón

En cuento a imágenes con fines propagandísticos o resistentes, a diferencia del caso anterior, se encontraron variados registros que dan cuenta de una diversidad de acciones por la recuperación del borde costero en la zona de Barón.

Figura 22: Puerto Sin Mall



Nota. Adaptado de *Reconocimiento de las protestas ciudadanas*, por J.L. Isaza; A P. Martín, (2016).

En la figura n°22 podemos ver algunas de las representaciones ciudadanas contra la intervención del borde costero de Valparaíso y contra proyectos de intervención territorial puntuales como lo es la construcción de un Mall. Esta imagen es tomada en ventanas de casas particulares de porteños/as.

Figura 23: Protestas ciudadanas



Nota. Adaptado de *Imágenes recuperadas de página de Facebook, "No al Mall de Barón"* (2017).  
<https://www.facebook.com/noalmalldebaron>.

Las imágenes de la figura n°23, grafican las manifestaciones de demostración del descontento ciudadano por la construcción de un mall en el borde costero de la ciudad, es decir, en contra de lo que perciben que sería prioritariamente el proyecto Puerto Barón. La imagen de la derecha, muestra a una niña con un cartel donde se ve la frase "+ Playa – Mall", mensaje que alude no sólo a la apertura del borde costero y la negativa la realización de un proyecto de infraestructura de retail, sino la implicancia que sería la generación de espacios, como una playa, exclusivos para el uso y goce urbano del borde marítimo. Las imágenes de la izquierda presentan las expresiones de personas que muestran su negativa con el proyecto "Mall Barón" (que sería

el nombre con el que las personas opositoras al proyecto Puerto Barón lo reconocen y definen), a través de manifestación presencial en las calles, todas estas imágenes dan cuenta de algunas de las formas de resistencia que surgieron ante este proyecto desde la ciudadanía.

Figura 24: Movilización "No al Mall Barón"



○ Nota. Adaptado de *Imágenes recuperadas de página de Facebook, "No al Mall de Barón"* (2017). <https://www.facebook.com/noalmalldebaron>.

Las imágenes presentadas en la figura n°24, corresponden a un compilado fotográfico obtenido de una manifestación realizada en Valparaíso contra el proyecto Mall Barón. Con pancartas y bailes en las principales calles de la ciudad es que se suelen realizar las marchas donde aquellos habitantes de Valparaíso y sus alrededores se congregan para manifestar su descontento, lo que en este caso acontece producto del nombrado proyecto de infraestructura en la zona del borde costero de Barón.

Pero no solo vecinos/as utilizan esta forma de manifestación, también el comercio local de Valparaíso se posiciona frente a la problemática que acontece en torno al borde costero. Tal y como podemos ver en la siguiente imagen (figura n°25) la reconocida Librería Crisis, ubicada en avenida Pedro Montt frente al Congreso Nacional, despliega en sus puertas un llamativo lienzo en el que se lee "Costanera para todos, NO al T2, NO al Mall Barón".

Figura 25: Costanera para todos “No al Mall Barón”



Nota. Adaptado de fotografía valparaisocreativo.cl. 2017.

Los agenciamientos colectivos de enunciación, son activados por acciones, por imágenes, por representaciones que van más allá del lenguaje hablado y que determinan el sentido de ciudad que en este caso se anhela en Valparaíso. Estas formas de expresión, muestran como distintos agentes se reapropian de aquellos componentes de subjetividad impuestos, transformando procesos dictados como generalidad en los territorios -como lo es el caso de la creación de un mall en el borde costero- en procesos de singularización del entorno a través de acciones propagandísticas.

La figura n°26, muestra un afiche de grandes dimensiones que tiene como encabezado la frase “No a la ampliación del puerto, no al plan I.I.R.S.A”, los subtítulos hablan sobre distintos proyectos estructurales a desarrollarse en la ciudad dentro del que se nombra “El Mall Barón”.

Figura 26: Afiche propagandístico



Nota. Afiche fotografía propia, 2017.

Con una imagen del proyecto Puerto Barón al lado izquierdo, parte superior del afiche se comienza a dar cuenta del enfoque enunciativo de esta propaganda, donde se relaciona directamente la instalación de un mall en la zona con el proyecto Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), dando cuenta de que estos proyectos son parte de un plan logístico de integración y desarrollo que como dice el texto, tienen como consecuencias el saqueo y destrucción del medio ambiente.

Este tipo de enunciación propagandística no es representada por una institución específica o un movimiento social organizado, sino que actúa como modo informativo, crítico y político, donde las problemáticas de la ciudad se señalan claramente a partir del sistema capitalista-extractivista.

Figura 27: Intervención artística



Nota. Adaptado de *Festival Teatro Container*, El Mostrador, 2018.

En marzo del 2018 se realiza una muestra artística en la ciudad de Valparaíso llamada “Festival Teatro Container”. Este tipo de intervenciones muestran la riqueza del borde costero de Valparaíso, su riqueza no solo económica y de explotación, sino que también resaltan el contenido patrimonial y cultural del borde costero a través de exposiciones como la desarrollada por el artista Chileno Gonzalo Ilabaca “Museo de la memoria y amnesia del mar”.

Figura 28: Festival Teatro Container



Nota. Adaptado de *Festival Teatro Container*, El Mostrador, 2018.

La figura n°28, muestra una serie de preguntas escritas en un contenedor que hacen alusión a incentivar el recuerdo, la memoria, la nostalgia, el sentido de pertenencia e identidad que se tiene y se tuvo sobre el borde costero de Valparaíso, haciéndonos con la última pregunta (¿Cómo te gustaría que fuera el borde costero de Valparaíso?) participes del acontecer en este sector.

Este tipo de expresiones artísticas reconfiguran las nociones de espacio público que tienen los/as habitantes de la ciudad, cuestionando a través de las imágenes la “política” territorial impuesta hasta entonces sobre el borde costero de Valparaíso.

Cuando el lenguaje no basta como forma de expresión, otras formas codificantes surgen como modos agenciantes que pretenden internarse en la memoria y el sentir colectivo. Las expresiones asignificantes actúan como maquinas portadoras de mensajes codificados que solo son comprendidos (decodificables) por aquellos/as que comprenden y viven las problemáticas de su entorno.

Los procesos del lenguaje (como los discursos) no bastan para desarrollar formas de lucha resistentes a las impuestas por los aparatos institucionalizados que dirigen la producción territorial del borde costero de Valparaíso. De este modo, se circunscriben distintas formas de lucha por la reapropiación del espacio, siendo cada acto una muestra de expresión política resistente.

Se ve así, que hay hechos de apropiación espacial generados por agenciamientos semióticos, mediante signos, que luego de ser internalizados por los/as agentes permiten revelar actos/acciones/comportamientos/posturas como contraposición a lo dictado por el sistema normativo.

### **4.3 Desterritorialización y Reterritorialización**

Los procesos de desterritorialización y reterritorialización permiten que un territorio específico experimente procesos de destrucción (desterritorialización) así como procesos de reconversión, de reconstrucción (reterritorialización). Cada proceso es un movimiento (ya sea desterritorializante o reterritorializante) que abre y rompe al mismo tiempo la comprensión que tenemos de un territorio, en este sentido, los territorios “originales” están siendo sujetos a cambios constantes.

Para el caso de la presente investigación, se realizará un análisis de aquellos documentos que nos permitan comprender la forma en cómo actúan estos movimientos territorializantes en la zona del borde costero de Barón. En primera instancia, se analizarán aquellos procesos de desterritorialización, a través del estudio de divergencias y resistencias desterritorializantes del discurso, donde se identificarán las referencias a la disposición de infraestructuras y sobre el uso del sector. En segunda instancia, se analizarán procesos de reterritorialización, apartado compuesto del estudio a las convergencias reterritorializantes del discurso, también en cuanto a la disposición de infraestructuras y referencias al uso del sector.

#### **Divergencias desterritorializantes del discurso**

##### **Divergencias discursivas en cuanto en cuanto a disposición de infraestructuras en el sector**

El territorio puede ser codificado a través de discursos, los que se inscriben en la subjetividad de aquellos/as agentes que confluyen en la zona de estudio como un mensaje válido o invalidado. En este caso, se realiza una revisión de aquellos discursos referidos a la disposición de infraestructuras del sector, así como los que refieren a los usos que se le quieren atribuir a la zona del borde costero de Barón y que puedan ser considerados como discursos desterritorializantes, vale decir, que generen una ruptura sobre las nociones preexistentes que se tienen sobre el territorio en cuestión.

Los proyectos analizados en los capítulos anteriores, levantados por agentes gubernamentales como EPV y agentes privado como sociedad Plaza Valparaíso S.A., son mencionados y cuestionados por agentes, tales como el Alcalde de Valparaíso, Jorge Sharp (electo en 2016), quién desde su llegada al municipio demuestra los resquemores que tiene frente a la ejecución proyectos como Puerto Barón. El periódico El Mercurio de Valparaíso el 25 de octubre de 2016, publica como titular “Triunfo de Sharp abre un complejo escenario para proyectos portuarios” y sigue en el cuerpo de la edición “Sharp anunció que revisará las iniciativas de expansión (...) de Puerto Barón ante lo cual no descarta ninguna opción, incluso frenarlas” (Sharp, Triunfo de Sharp abre un complejo escenario para proyectos portuarios, 2016).

El Mercurio de Valparaíso, relata como el nuevo jefe comunal de Valparaíso responde ante la instalación de un mall en la zona de Barón, lo que anuncia una ruptura, un quiebre en la mirada que se tiene en cuanto a la producción territorial de la administración anterior con la nueva administración municipal. Ejemplo de esto son los comentarios del entonces presidente de EPV, Raúl Urzúa, quien se refirió a las declaraciones realizadas por Jorge Sharp, diciendo “Queremos poner a su disposición todo el conocimiento que tenemos, como empresa, de los proyectos que estamos desarrollando, queremos seguir trabajando con el municipio de la misma forma que lo hemos hecho con el alcalde Castro” (Urzúa, 2016).

Con un mensaje que pretende persuadir e instar al actual edil a tomar una postura similar al ex alcalde de la ciudad, es que el presidente de la EPV hizo un llamado a que se generaran nuevas instancias de diálogo, pero no uno consensuado entre partes, sino más bien un diálogo que responda a antiguas formas de actuar y pensar, con el objetivo de reestablecer las lógicas que hasta entonces imperaban en como forma de estructuración territorial.

Las declaraciones del edil, tuvieron respuestas incluso desde el mundo académico, donde Sergio Bidart, director de la Escuela de Ingeniería Civil Oceánica de la UV, declara: “Existen contratos con el Estado de Chile y no con la municipalidad de Valparaíso. Desde el punto de vista legal, el incumplimiento de ellos implica asumir multas compensatorias que alguien tiene que pagar” (Bidart, 2016).

Bidart, otorga especial relevancia a las compensaciones económicas que se deben efectuar al ente privado (Grupo Mall Plaza S.A.) por término de contrato anticipado, al mismo tiempo que evita la realización de un análisis que refiera a las implicancias que tendría la materialización del proyecto mismo, posicionando el énfasis de su mensaje en una eventual afectación presupuestaria a los organismos estatales. A través de estas noticias, podemos ver como las mismas autoridades legisladoras del borde costero de Valparaíso no concuerdan en cuanto al futuro que se quiere dar de la zona estudiada. Las declaraciones del académico dan cuenta del proceso de desterritorialización que comienza, la clara contraposición de miradas sobre el uso estructural del sector de Barón son los primeros indicios de destrucción del orden territorial, hasta este entonces vigente.

El cambio de dirección que señalamos, da cuenta de un nuevo orden que no solo afecta un territorio estático, sino que también su territorialidad, disponiendo modificaciones que repercuten tanto en lo social como en lo económico.

De un modo similar es que se anuncian las declaraciones del entonces intendente de Valparaíso, Gabriel Aldoney, que relevan la importancia de los costos económicos que se pueden generar,

Lo relevante es que no podemos seguir dilatando eternamente las soluciones o la puesta en marcha de proyectos que, de echarlos para atrás, y en esto quiero

ser muy claro, puede tener un costo económico para el Estado y la ciudad tremendamente alto. (Aldoney, 2017)

Dos modos de dominación contrapuestas se presentan hasta entonces: una antagónica a cualquier tipo de cambio estructural a efectuarse en la territorialidad estudiada; y la otra distante del modelo hasta entonces establecido, dispuesta a enfrentar quiebres entre partes (gubernamentales, como hemos visto) con tal de reterritorializar el espacio en cuestión. Ambos modos, son compuestos por agentes en posiciones de poder (entendiéndolos como sujeto/as de poder, ya que presentan la pericia en sus respectivos campos de trabajo, los que suelen ser exclusivos y excluyente), en cualquiera de sus formas (intelectuales, economistas, juristas, administrativos etc.), que alimentan una discusión fundamentada en inversiones económicas y contratos ya pactados.

A partir de ello, la teoría guattariana explica que los discursos devienen en mecanismos de poder que permiten el flujo de relaciones sociales en el capitalismo contemporáneo, lo que es posible ver a través de signos desterritorializados como el dinero o los índices económicos, a los que estos expertos se refieren con tanta regularidad.

Para el año 2017, el Comité Chileno del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS) propone ampliar el Sitio de Patrimonio Mundial (SPM), a lo que el entonces intendente Aldoney (2017) respondió, que, si bien comparte esa posibilidad, no considera que ello deba comprometer los proyectos planificados para esa zona de la ciudad, como lo es Puerto Barón. Agregando: “Lamentamos las consecuencias, porque las obras y concreción del proyecto anunciaban empleos, generaba mucha mano de obra y permitía una gestión del borde costero (2017).

Los agentes como cuerpos materiales en constante movimiento sobre los territorios, representan a través de sus enunciaciones las operaciones estratégicas que determinan la estabilidad y continuidad de ciertos tipos de modelos estructurales territoriales. En este caso, se ha hecho presente en los discursos de agentes con poder administrativo en la ciudad la importancia de la zona de Barón como un sector de inversión (comercial), que en este caso es planteada como una necesidad para el “desarrollo” de la ciudad, través de la generación de empleos (implicancias sociales).

Los factores estructurales que permiten el modelo de desarrollo, son tratados como desafíos; competitividad, conectividad, calidad de vida, todas características que el modelo de ciudad deseado debe proporcionar para cumplir con los estándares de una ciudad globalizada. Ejemplo de esto, es el caso de la construcción del nuevo VTP, ante lo que el gerente general de Valparaíso Terminal de Pasajeros (VTP), Juan Esteban Bilbao, declaró en 2016:

El terminal creció respecto al anterior en aproximadamente 1.000 metros cuadrados más, eso hace que tengamos una superficie interior de 5.300 metros cuadrados. Pero además, hay que recordar que no sólo está pensado como

terminal de pasajeros, sino también como un gran centro de eventos que tendrá disponible la ciudad de Valparaíso, pensando en que durante los periodos de baja, donde no hay cruceros, tenemos un área tremendamente importante donde poder desarrollar ferias y eventos en la ciudad. (Bilbao J. E., 2016)

Es así, como una estructura logra disponer de una nueva dinámica espacial que determina el flujo de agentes sobre la disposición de una nueva materialidad. En el caso analizado, se cambia/altera el flujo habitual de agentes sobre la estructura de la Bodega Simón Bolívar, desterritorializando antiguas formas de agenciamiento sobre un espacio en este caso de carácter histórico. La desterritorialización se da entonces, por una fragmentación, yuxtaposición, marginalidad, por un cambio en términos estructurales (renovación, rehabilitación) así como por cambios en cuanto a las dinámicas que generan las transformaciones materiales (nuevo uso de un espacio público, mayor flujo de pasajeros por la ciudad) lo que afecta directamente a la adaptación de aquellos agentes que componen la ciudad.

Los grandes eventos de reconversión territorial, determinan el territorio y su memoria, como el caso de aquellos proyectos (Puerto Barón o Parque Barón) que pretenden intervenir un edificio de valor histórico como lo es la Bodega Simón Bolívar “se debe recuperar la bodega Simón Bolívar, pues ahí tenemos una gran oportunidad de poder apoyar al comercio establecido y a los emprendedores”. (Lagor Weber, 2018).

Volviendo a Deleuze y a Guattari, podemos entender que el proceso de territorialización es un ejercicio de poder, de prácticas, que va definiendo al territorio y finalmente determinaran su forma y sentido. De este modo, el territorio como sinónimo de apropiación es el reflejo de representaciones tanto culturales, sociales, económicas y estéticas que se desean potenciar a través de la materialidad que las representa.

### **Divergencias discursivas en cuanto en cuanto a usos/vocaciones en el sector**

La intersección entre agenciamientos maquínicos de afectación y de enunciación, son revelados por aquella posibilidad en que la materialidad es un instrumento político importante ante el modo en que se destinan los agenciamientos territoriales. Una materialidad actúa según el modo que se le agencie, y se agencia según el modo en que se materialice. Existen múltiples formas agenciantes manifestándose en un mismo espacio, territorio y/o estructura.

El territorio como representación es “una serie de comportamientos, inversiones, en tiempos y espacios sociales, culturales, estéticos, cognitivos” (Guattari y Rolnik, 1986: 323; en Haesbaert, 2004), y como tal, siempre latente a ser alterado, explota en rupturas por desacuerdos en cuanto a sus posibilidades de afectación, ejemplo de ello, es la postura del alcalde de Valparaíso, Jorge Sharp, documentada por El Mercurio de Valparaíso, medio que publica como subtítulo de su portada:

Recién designado jefe jurídico de la nueva administración reafirma que habrá un cambio de rumbo en la tradicional postura favorable frente a proyectos que se desarrollan en el borde costero. Empresarios de la región llaman al estado a compatibilizar actividades productivas y acelerar decisiones. (Sharp, 2016)

De un modo similar se exponen declaraciones del ex presidente Ricardo Lagos Escobar, quien para el mismo año declaraba “Valparaíso tiene que ser visto como un todo que es capaz de compatibilizar la eficiencia de un puerto eficiente, de una ciudad turísticamente importante que además con sus universidades pueda desarrollar ciencia y tecnología” (Lagos Escobar, 2016).

Ambas declaraciones surgen como respuesta ante el modelo de gestión territorial que se estaba llevando a cabo en el borde costero de la zona de barón, y que estas autoridades llaman a replantear. Aquellos movimientos desterritorializantes producidos por discordancias en cuanto al tipo de uso (vocación) que se quiere instaurar en el sector, en este caso resultan ser un reflejo de la “falla” que se produce por una serie de modos de actuar/pensar contrapuestos que se instauran en el territorio de un modo u otro, a través de agenciamientos (en este caso) colectivos de enunciación.

El poder de la enunciación a través de las declaraciones en prensa por determinados agentes (hasta ahora) políticos, hace que nos cuestionemos quienes dirigen la real transformación de los territorios. El ya nombrado caso del documento que tenía como objetivo investigar la denuncia de eventuales incumplimientos respecto de los compromisos adoptados sobre el sitio Área Histórica de la ciudad Puerto de Valparaíso, por el proyecto Puerto Barón, trae consigo la respuesta del ex intendente Aldoney:

Lo quiero leer con atención, pero lo que he logrado dilucidar, por lo menos en conversaciones con el Consejo de Monumentos Nacionales, con abogados del Ministerio de Transporte y la Empresa Portuaria, es que el informe no es como se ha señalado categórico. (Aldoney, 2016)

Con ello, se revelan formas organizativas y comunicacionales que tienen distintas organizaciones gubernamentales como lo es el nombrado Consejo de Monumentos Nacionales (CMN), el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) y la EPV, que actúan como entes aliados ante la toma de decisiones y/o posturas frente a la problemática de estudio. Aquí se presenta un discurso que habla del poder de congregación que se tiene entre pares (políticos, administrativos), hecho que demuestra una falta de integración con aquellas áreas de la sociedad civil como representantes directos del territorio a quienes se les podría considerar como agentes válidos para emitir su opinión. A lo que nuevamente tomamos como ejemplo un mensaje de Ricardo Lagos Escobar, “En el tema del puerto nadie se pone de acuerdo. La Empresa Portuaria por aquí, Von Appen por acá... pero para eso está el Estado de Chile porque es el Gobierno el que tiene que decir por dónde va la cosa” (Lagos Escobar, 2016).

Las instituciones y sus representantes actúan como agentes de estratificación que se imponen a través de relaciones de poder/saber, las instituciones, capaces de instaurar relaciones de poder que son modificables según el acontecer, la coyuntura y/o contingencia, en este caso plantean como ente primordial al Estado de Chile, siendo que aquellas administraciones antes nombradas (CMN, MTT, EPV) son parte de la administración directa del Estado, son o deberían ser representantes del mismo Estado.

El poder como característica de acciones que se instauran sobre otros/as, también son el reflejo de la capacidad estratégica que tienen agentes con posiciones políticas que a través del discurso dan a conocer y crean, al mismo tiempo, líneas de acción ya programadas como las “necesarias” a ser ejercidas. En el caso de Sharp (representante de la municipalidad) y Lagos (representante como ex presidente de Chile), ambos coinciden en dar un multiuso a la zona de Barón, donde no solamente resalte el uso comercial que puede darle un Mall, sino que se enfoque en el espacio en cumplir una serie de características de orientación (vocación) cultural, educativa, pública.

En una entrevista con El Mostrador (2018), el alcalde de Valparaíso analiza cómo en estos dos últimos años han logrado permear diferentes capas de poder que trascienden a los partidos y que convirtieron a Valparaíso en una fábrica de negocios, para transformar a la municipalidad en un aliado de la ciudad, en una herramienta para el bienestar.

Por parte de la empresa Grupo Mall Plaza S.A. no se encuentran declaraciones emanadas directamente de algún representante del privado, pero si salen a la luz pública estudios financiados por los mismo como el siguiente:

Encuesta realizada por Adimark, acerca del denominado proyecto Puerto Barón y su mall, iniciativa que ha sido objeto de una intensa discusión en la que han entrado con fuerza las nuevas autoridades del municipio. El documento, encargado por Mall Plaza, se concretó en base a 400 entrevistas presenciales realizadas en diciembre del año pasado a hombres y mujeres de distintos grupos socioeconómicos de Valparaíso. El 20% apuntó que es una iniciativa que incluye además la creación de un paseo costanera, plazas, turismo, etc.; un 16% que es una obra que recupera el borde costero para Valparaíso y el 10% señala como primera opción que dará trabajo a la comunidad. (El Mercurio de Valparaíso, 2017)

Resulta importante resaltar que los resultados fueron publicados por El Mercurio de Valparaíso en su sección “Editorial”, lo que da cuenta de una toma postura por parte del medio de comunicación al declarar además en sus páginas “Pese a que todavía se le asocia con un centro comercial (hecho que tampoco tendría nada negativo), se reconoce como un proyecto que aportará trabajo, turismo y desarrollo” (El Mercurio de Valparaíso, 2017). Desde que este periódico enuncia el hecho de que el proyecto de Mall Plaza S.A. se asocie a un centro comercial “tampoco tendría nada negativo” refleja una mirada para nada objetiva por parte de la editorial,

marcando desde ya una toma de postura que no queda a la libre interpretación de los y las lectores.

Por otro lado, se encuentran declaraciones por parte del gerente de VTP, Juan Estaban Bilbao, quien directamente se refiere a la explotación vocacional del sector (y con ello de la ciudad) con énfasis en el turismo,

Considero vital hacer hincapié en el rol clave que juegan los cruceros en el fortalecimiento de toda la industria turística y hotelera. Si como país y como región logramos aumentar el interés en el destino y por ende las visitas, se activa todo un círculo virtuoso. Primero aumentan los puestos de trabajos, ya que se requiere de personal y de una logística significativa para atender todos los requerimientos de las naves, pasajeros y turistas”, dijo Bilbao. (Bilbao J. , 2018)

Del mismo modo responden agentes gubernamentales como el representante del Servicio Nacional de Turismo (SERNATUR), en ese entonces director (s), Javier Gómez, quien declara:

El turismo de cruceros forma parte de una demanda creciente, y lo más relevante es buscar la forma de ofrecer una mayor cantidad de ofertas para que estos visitantes permanezcan más en la ciudad, que puedan hacer un aporte mucho más grande (...) Hay que trabajar fuerte, de tal manera que podamos tener una presencia más permanente de los turistas en Valparaíso y esa es parte de una tarea que se está desarrollando. (Gómez, 2016)

La presencia de turismo en la zona es ligada directamente con el incremento de trabajo, mientras más turismo haya en la ciudad, mayor será la oferta laboral para los habitantes de la ciudad. Con estas palabras (declaraciones) se intenta potenciar la ciudad como destino turístico, el borde costero de Valparaíso sufriría una metamorfosis de la que tanto entes privados como gubernamentales parecen no advertir, la formación de un destino turístico masificado, aglomerado que serviría para rentabilizar al máximo el sector.

Otro de los factores que ha generado controversias es el cuidado al patrimonio en la zona costera de la ciudad, ante esto han surgido declaraciones que apelan a ampliar la zona protegida como patrimonio mundial de la humanidad, como es el caso de las declaraciones Mario Ferrada.

Lo que está pasando con los casos del Mall Barón (...), porque, efectivamente, esto ha ocurrido porque el resto del borde costero no está protegido, y es paradójal que, siendo una ciudad puerto declarada patrimonio cultural de la humanidad, gran parte de esa actividad portuaria y costera está fuera de esa protección. Mario Ferrada, presidente de Icomos Chile. (Ferrada, 2016)

La actividad patrimonial se muestra inserta en las percepciones de los y las habitantes de la ciudad, la idea de una construcción territorial patrimonial genera rupturas ante aquellas

imposiciones que valoran el patrimonio como uso netamente comercial. El diario El Mostrador publica el 7 de junio de 2016 una declaración por parte de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos (DIBAM) respecto al uso “comercial” que tendría la zona de estudio al desarrollarse el proyecto Puerto Barón en el lugar "comprende como una oportunidad para innovar en la gestión y conservación del patrimonio de Valparaíso" (DIBAM, 2016). Resulta relevante la declaración de este órgano público como voz del gobierno central, ya que contrariamente a la posición de ICOMOS, plantea la intervención del sector es una oportunidad de innovación.

Ante esto, surgen posturas desde el mundo académico, las que vienen a remecer un discurso igualmente “experto” como el de la misma DIBAM, la desterritorialización como quiebre de posturas se presenta como forma de impulsar otras miradas, que se abra paso a una reterritorialización, y si fuese necesario, destruyendo parámetros inscritos por las máximas autoridades del país. Para Alberto Texidó, académico de la Universidad de Chile, “Donde hay una mirada centralista, que trata de generar inversión en cualquier parte, y de cualquier modo (...) Creo que es necesario transparentar la opinión de que hay un proyecto que ha sido reconocido nacional e internacionalmente como deficiente" (Texidó, 2016).

Otro tipo de agenciamiento que podemos reconocer en los documentos estudiados, es la que surge desde una perspectiva en que el territorio en cuestión sea un punto de desarrollo que potencie la producción portuaria. Declaraciones de líderes sindicales portuarios como es el caso de Sergio Baeza, presidente de Cotraporchi, dan cuenta de la vocación portuaria que se quiere potenciar desde estos agentes, “nosotros solicitamos esta reunión porque consideramos que era necesario dialogar con el alcalde y explicarle que Valparaíso requiere con urgencia un desarrollo portuario” (Baeza, 2018).

Vemos así contraposición de opiniones, diferencias referidas a la rentabilidad del lugar, diferencias en cuanto al uso portuario y/o público del sector, siendo reflejo de un plan de consistencia que emerge desde las autoridades, una multiplicidad de agentes que con representación (poder) estatal, municipal, privado, se congregan para la definir un mismo sector. Si bien se producen opiniones contrapuestas, es decir, movimientos desterritorializantes, cada quien pretende orientar su parecer según una propia estrategia o posición política “dominante”.

Tal y como reflejan estas declaraciones, la complejidad de la realidad da cuenta de una amplia variedad de imposiciones (vocaciones) sobre el territorio, el que se destine con un propósito de uso específico no quita que sea al mismo tiempo utilizado como una herramienta agenciante que responde a enfoques de tipo social (cultural), económico (mercantil), político (espacio de poder). Con ello, entendemos que los ensamblajes del territorio responden a las velocidades de una sociedad moderna que parece haber superado las unilateralidades (como los antiguos espacios con funcionalidad específicamente industrial) adoptando visiones múltiples del territorio.

## Resistencias desterritorializantes del discurso

### Resistencia discursivas en cuanto a disposición de infraestructuras en el sector

Los actos de resistencia son sobre todo procesos de desterritorialización que se transforman en reterritorialización. La resistencia actúa por fuera de aquellas organizaciones que tienen el poder sobre los territorios, convirtiéndolos en algo nuevo. No existe un territorio sin un/a agente que fluye sobre el mismo, un actor social, un colectivo, que se sienta representado e identificado por su territorialidad.

En mayo del 2016, el diario El Mercurio de Valparaíso publica como titular “Suprema ordena a corte porteña emitir nuevo fallo por mall” (El Mercurio de Valparaíso, 2016). Un grupo de vecinos y vecinas de Valparaíso, presentan un reclamo de ilegalidad en contra de la Dirección de Obras (DOM) de la municipalidad de Valparaíso, tras otorgar un permiso de edificación para el proyecto denominado como Puerto Barón. Ante esto, el diario El Mercurio de Valparaíso (2016) relata en el cuerpo de la noticia que por unanimidad el máximo tribunal acoge la demanda ordenando a la Corte de Apelaciones de Valparaíso emitir un pronunciamiento, sobre el reclamo de ilegalidad. Agregando que se “establece una especie de acción popular, pues, en definitiva, cualquier particular puede impetrar la tutela jurisdiccional ante actos que afecten los “intereses generales de la comuna” (El Mercurio de Valparaíso, 2016).

La imposición del orden maquínico de la producción semiótica del capital, pueden ser vista a través de semióticas asignificantes como los signos, las acciones, reacciones, tomas de postura que, en este caso, emergen desde la reacción/acción de vecinos y vecinas, como un proceso desarticulador, desterritorializante y resistente ante un proyecto que había sido impuesto en el borde costero de la ciudad. Es entonces, que nuevas formas de gobernar se hacen presentes ante el devenir del territorio de estudio, proceso que permite comprender tanto las causas como los efectos que motivan el accionar de la sociedad civil.

Nuevamente para febrero de 2017, el mismo diario (El Mercurio de Valparaíso), publica la resolución que otorga la Quinta Sala de la Corte de Apelaciones de Valparaíso, ante el reclamo de ilegalidad municipal presentado por un grupo de vecinos y vecinas de Valparaíso, “solicitando que se deje sin efecto la resolución que otorgó el permiso de edificación N°79, de 14 de febrero de 2013, emitida por la Directora de Obras Municipales de la misma ciudad” (El Mercurio de Valparaíso, 2017).

Se documenta en esta resolución los testimonios de agentes de la sociedad civil, como lo es Arturo Michell Bezama, representante de la Coordinadora en Defensa Ciudades, “quien señala que la construcción del mall atenta contra el carácter patrimonial de Valparaíso y afecta lo urbanístico, patrimonial y portuario” (El Mercurio de Valparaíso, 2017). Y Claudio Reyes Stevens, miembro del Pacto Urbano La Matriz, “quien da su opinión respecto de los efectos de la instalación del proyecto en relación a la actividad portuaria ya los almacenes Simón Bolívar”

(El Mercurio de Valparaíso, 2017). Ambos agentes declaran la afectación que tendría la ejecución del proyecto al carácter de patrimonio que la ciudad de Valparaíso posee.

El valor de patrimonio, en este caso no está enfocado en una base material (reconocer por ejemplo la Bodega Simón Bolívar como área de protección) sino que más bien se hace una lectura del valor simbólico que posee la zona del borde costero, incluyendo este inmueble (BSB), y en conjunto relevándolos como un complemento que distingue y caracterizaría a la ciudad y la cultura del puerto. Ambas características (valor material e inmaterial) son consideradas para declarar una queja contra aquello que los y las habitantes de la ciudad consideran una afectación sobre su entorno e identidad.

Otro de los agentes que se pronuncian es Jorge Bustos (dirigente del Sindicato Profesional de Empleados de Bahía quien también se desempeña como consejero de la sociedad Civil de Valparaíso (COSOC)), quien emitió un reclamo por el Plan Regulador Comunal de 2005 y Plan Seccional de 2009, ante lo que la resolución indica “Ambos instrumentos de planificación territorial comunal fueron impugnados. El primero, fue objeto del reclamo de ilegalidad deducido por don Jorge Bustos Bustos” (El Mercurio de Valparaíso, 2017).

A pesar de los alegatos por el permiso de construcción que se han interpuesto a sociedad Plaza Valparaíso S.A. sobre estos terrenos, la resolución no resulta ser favorable para los y las querellantes, esto lo vemos en el documento de prensa que emite el mismo periódico (El Mercurio de Valparaíso) el 17 de febrero de 2017, donde se registra como titular “Corte de Valparaíso rechaza reclamo de ilegalidad contra permiso de construcción de mall Puerto Barón” (El Mercurio de Valparaíso, 2017).

La acción constante de agentes resistentes que viven Valparaíso permite más adelante, en diciembre de 2017, que se declare como ilegal el permiso de construcción de un mall en el sector del borde costero de barón “Máximo tribunal del país aseguró que su construcción infringe normas de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC)”. En el fallo, el máximo tribunal aseguró:

que el Director de Obras sólo puede otorgar los permisos de Edificación respecto de proyectos que cumplan las exigencias previstas en la ley, debiendo tal funcionario ceñirse estrictamente por el principio de legalidad en materia urbanística, sin que aquel tenga facultades para interpretar la ley de manera laxa o analógica. (El Mostrador, 2017)

Resulta interesante como luego de una serie de intentos por reclamar la ilegalidad de los permisos otorgados para la construcción de un mall en el sector, finalmente se tomó en consideración los alegatos que anteriormente habían sido rechazados. Las líneas legales estructuradas que atraviesan la sociedad no son creadas por los marginados/as, sino que estos agentes (marginados/as) vienen a crear nuevas codificaciones que remecen territorialidades ya

impuestas como las vistas. Este acontecimiento abre nuevas posibilidades, es una bifurcación que permite la construcción de una nueva realidad.

El 27 de abril de 2018 se pronuncia el Pacto Urbano La Matriz, quienes realizan una reflexión en la que invitan a los y las lectoras a imaginarse un Valparaíso con el paño Barón intervenido desde hace 18 años atrás:

Se imaginan los lectores ¿en cuánto habría aumentado el valor de la ciudad de Valparaíso si hace 18 años se hubiese construido un simple y genuino espacio público en el paño Barón; se imaginan los lectores ¿en cuánto mejoraría el valor económico y la calidad de vida de las porteñas y porteños si se abriera el borde costero frente la ciudad desde el Espigón hasta el Muelle Barón? Esa riqueza concreta abandonada por la EPV y por tanto, no materializada, es la verdadera deuda con nuestra ciudad. (Pacto Urbano La Matriz, 2018)

No pasa desapercibido el mensaje de reclamo que se le hace a EPV como encargado de los terrenos, donde los y las agentes sociales perciben una condición de abandono que bloqueó durante años a la ciudad de beneficios (económicos y sociales) que este paño generaría si hubiese sido administrado y estructurado de manera en que integrase a los/as habitantes de la ciudad y su borde costero. “Faltó una discusión (...) que evitara el choque de legitimidades. Faltó emplazar el Puerto a asumir rol articulador para una convivencia sustentable entre éste y la ciudad, como un solo órgano vital, antes de adjudicar y licitar nuevas obras” (Corporación Metropolitana, 2016).

A lo que Deleuze ha denominado como molar y molecular como nociones que explican el funcionamiento de instituciones (molar) y la destrucción de la misma a través de aquello capaz de transformar, desterritorializar lo territorializado (molecular), que en este caso son aquellas organizaciones sociales que interpelan el accionar de la institucionalidad encargada de administrar el borde costero de la ciudad. Para Deleuze, la opresión surge siempre desde un plano molar, el cual se impone a través de la representación, por ejemplo, política, económica o judicial, que en este caso trata a los/as habitantes de un territorio de manera homogenizante.

Sobre la particularidad de este caso, en la zona de Barón se presentan infraestructuras que responden a modelos capitalistas de grandes conglomerados, como lo son la creación de un mall o la creación de un nuevo terminal de cruceros. La fundación “Defendamos la Ciudad” resulta ser de las pocas organizaciones que toman atención a la construcción del VTP al menos en el periodo que concierne a este estudio, la cantidad de documentos que den cuenta de declaraciones respecto a esta infraestructura han sido mínimas en comparación con las que respectan a la construcción del mall. En el periódico El Mostrador publica una columna de Patricio Herman, presidente de Defendamos la Ciudad, donde se expone: “Las modificaciones que se incorporaron al VTP no respetan las normas de *Conjunto Armónico* por condición de uso, acorde a lo dictaminado por la Contraloría Regional de Valparaíso” (Herman, 2017).

Un años después, el periódico El Mercurio de Valparaíso, registra el reclamo de ilegalidad sobre VTP que presenta el abogado Rodrigo Avendaño, miembro de la fundación Defendamos la Ciudad. Donde Jeanette Bruna, ex directora jurídica municipal también, declara que Avendaño “interpuso en específico contra la recepción definitiva del único terminal de cruceros de Valparaíso (...) si la Corte acoge el reclamo, se dan los requisitos para ordenar la demolición del terminal de cruceros” (Bruna, 2018).

Desde el comienzo de esta investigación, hemos observado la emergencia de diversos tipos de discursos críticos de la gestión del borde costero de Valparaíso, y que han configurado un cuestionamiento colectivo sobre dinámicas territoriales que se insertan en este espacio. Ante ello, agentes no gubernamentales y de la Sociedad Civil, han actuado desde distintas organizaciones utilizando recursos legales para contrarrestar aquella determinación territorial que no logra unificar el deseo de sus habitantes con la forma administrativa en la que se ha destinado el sector y que se representaría en el proyecto Puerto Barón. En el diario El Mercurio de Valparaíso es publicada una columna del pintor y escritor Gonzalo Ilabaca (2017), quien hace un llamado a “volver al Mar”, aludiendo a que “el mar es riqueza”, explicando además que “en Valparaíso los grupos económicos más grandes -concesionados por el Estado/EPV – están en el mar (y borde costero) y no en los cerros”. Ilabaca, apunta a que Valparaíso está separado de su borde costero y “por la acción centralista del Estado, Valparaíso es una ciudad al lado del mar que no llega al mar. De ahí su actual decadencia (...) La ciudad oceánica es la integración económica/ambiental entre el habitante y su ciudad con su riqueza principal e histórica que es el mar” (2017).

Es aquí donde evidenciamos y destacamos el antagonismo que se hace presente en la generación de rupturas que gestan agentes de la sociedad civil, que a través de los consecutivos actos mencionados (denuncias y reclamos de ilegalidad de construcción del proyecto Puerto Barón y VTP, entre los años 2016 al 2018) logran generar instancias, o, mejor dicho, relaciones de fuerza que posibilitan equilibrar el campo de poder en cuanto al proceso territorializante. A partir de dichas acciones, además, observamos e identificamos cómo emergen nuevas filiaciones y deseos, como dirían Deleuze y Guattari (2002), donde nuevos flujos de agenciamientos (actos/acciones) permiten proyectar reterritorializaciones e imaginar nuevas formas de agenciar lo antes concebido, e incluso, a cuestionar la conexión de los y las porteñas (para este caso específico) con el mar y su borde costero. De lo anteriormente descrito, comprendemos que el control político, económico, social, y cultural es sostenido desde las prácticas discursivas que agencian las conductas de las personas, delimitando su actuar, sus relaciones, sus conductas de consumo y el modo que tiene de fluir sobre el territorio.

El fenómeno material que se asienta en las ciudades deja de ser pensado por una suerte de administrativos expertos, hoy en día se instaura la discusión sobre la participación activa de agentes sociales que viven constantemente el territorio. Es así, como toma relevancia la representación de los y las ciudadanos/as como un accionar político.

## Resistentes discursivas en cuanto a usos/vocaciones en el sector

Los y las agentes como cuerpos que influyen el territorio, desde el ordenamiento que se le da al territorio mismo hasta la finalidad de uso que se pretende potenciar, son factores que es preciso identificar. Dicho proceso de identificación de agentes claves de desterritorialización del territorio de estudio, se presenta como el accionar de agentes activos, agentes que representan diversos campos que se involucran de un modo y otro en el futuro quehacer de borde costero de la ciudad. Los agenciamientos en si oponen una resistencia, con el estudio que se ha presentado en estos apartados se pretende identificar esos agenciamientos desterritorializantes.

Las organizaciones civiles responden ante una imposición estratégica sobre su propio territorio. El equilibrio de la ciudad es cuestionado principalmente por la deficiencia en la integración de un modelo que permita la colaboración de diversas vocaciones en el sector. La organización civil Pacto Urbano la Matriz responde ante la columna de opinión que escribe el Gerente de Asuntos Corporativos de EPV, Cristián Calvetti, titulado “Puerto, Patrimonio y Futuro” (2017), donde indica que el proyecto Puerto Barón no puede ser considerada una novedad, ya que se enmarca dentro del “Plan de Transformación Urbana del Borde Costero, documento conocido por UNESCO al momento de la declaratoria de Patrimonio de la Humanidad en 2003” (Calvetti, 2017), a lo que integrantes de Pacto Urbano la Matriz responden a través de un documento de prensa del diario El Martituno lo siguiente:

Por lo tanto, el de EPV (mall Barón incluido) es sólo un plan “pensado” por EPV (y el Estado de Chile desde Santiago) según su propia interpretación, asumiéndose ellos como los planificadores de la ciudad, materia que no les corresponde, pues debe ser el Municipio porteño quien esté a cargo de la planificación de la ciudad (...) No es coherente ni ha sido consensuada con la comunidad -como señalan-. (Pacto Urbano La Matriz, 2017)

El llamado a realizar una planificación que responda a un modelo integrado entre puerto y ciudad lo realiza más de una organización civil durante el periodo de estudio. El año 2016, integrantes de la organización Metropolitana publican en el diario El Mercurio de Valparaíso una columna de opinión, que apunta a repensar la cohesión entre agentes que impactan sobre el borde costero de Valparaíso, ya que para ellos/as,

Ahí reside la posibilidad de una compensación virtuosa para ambos usos; urbano metropolitano y portuario regional. Ahí está clave para revertir el estigma de Valparaíso transformándolo en una zona de oportunidades. Sinergias apetecidas en la política bienaventurada, porque elevan la discusión de las bases del electorado, de las organizaciones civiles y de la academia, nutriendo los argumentos desde la inteligencia local, mejorando la calidad de las ideas, recuperando un relato para la ciudad como proyecto de cultura. (Corporación Metropolitana, 2016)

Las organizaciones civiles se pronuncian ante la apropiación de entes gubernamentales que destinan por sí solos los usos del sector. La institucionalidad es puesta sobre la palestra por aquellos procesos de territorialización excluyentes.

pues no cuenta con la venia de muchas instituciones como UNESCO, ICOMOS CHILE, de la Municipalidad de Valparaíso y su departamento patrimonial, del Colegio de Arquitectos de Chile y de Valparaíso, de las facultades de arquitectura de las universidades, del Consejo de Monumentos Nacionales, ni de muchos ciudadanos informados de las consecuencias de estos proyectos que solo a ellos, según su propia perspectiva, satisface. (Pacto Urbano La Matriz, 2017)

Las formas enunciativas, la forma en la que se emite el mensaje, deja ver que los y las habitantes de Valparaíso son una suerte de obstáculo para aquellas instituciones que pretenden llevar a cabo la realización de proyectos de intervención territorial en la zona del borde costero de Barón. El pronunciamiento de agentes del Estado como entes rectores y con poder en la administración dan cuenta del control que ejercen sobre los territorios. Frente a esta imposición, la sociedad civil levanta acciones de resistencia, pero en este caso no solo se manifiestan agentes de la sociedad civil, vemos en distintas declaraciones como el nuevo alcalde de Valparaíso se pronuncia en contra de la ejecución de proyectos de infraestructura en el borde costero de la ciudad, llegando incluso a cuestionar el accionar de entes gubernamentales como EPV: “Me parece raro que EPV salga a defender tan abiertamente una inversión privada y no la ciudad” (Sharp, 2017).

El hecho de que terrenos costeros hayan sido concesionados a un ente privado ha generado que grupos organizados de la sociedad civil y la municipalidad misma, accionen ante lo que han considerado como apropiación privada en el sector. En este caso vemos como los agentes vinculados a la recuperación de un sector se vuelven a conectar con la valoración simbólica que tienen con su entorno, la importancia y relevancia que genera el que un ente privado haya llegado a posicionarse como “marca” ha hecho que la conciencia y nostalgia histórica que se tiene por el sector se manifieste.

El poder de agenciar los territorios, de territorializar un espacio, se ve entonces, desde un grupo o agente o el mismo Estado, que delimita el tipo de uso que se desea potenciar. Los agentes involucrados, demuestran distintas posiciones ante la vocación “idónea” de la zona de estudio. De este modo, se documenta en el año 2018 a través del diario, El Mercurio de Valparaíso, la relevancia de algunos agentes, “Manterola, junto a Jorge Bustos y otras personas y organizaciones, lideró la oposición al “Mall Barón”, argumentando que ese proyecto privaba a la ciudad de un desarrollo portuario en ese sector” (El Mercurio de Valparaíso, 2018). Mientras Carlos Manterola declara respecto a la liberación de terrenos del borde costero de Barón, según el titular que documenta el mismo medio “el lugar está destinado por ley al uso portuario y es el indicado para levantar el futuro puerto de Valparaíso” (Manterola, 2018).

Jorge Bustos, fundador el Sindicato de Estibadores de Valparaíso y dirigente del Sindicato Profesional de Empleados de Bahía quien también se desempeña como Consejero de la sociedad Civil de Valparaíso, (COSOC) y Carlos Manterola como miembro de la Asociación Nacional de Agente de Nave de Chile, agentes que reflejan a través de sus declaraciones la importancia que presenta la ciudad de Valparaíso bajo su condición de puerto. La condición de puerto que tiene Valparaíso, resulta fundamental para agentes que se relacionan directamente con la actividad portuaria, la identidad de los y las habitantes de Valparaíso también responde a ese puerto con el que generaciones han crecido, y desligarlos de ello no parece ser la solución ante nuevos modelos territoriales.

Los agentes que hasta el momento se han identificado, resultan ser al mismo tiempo participantes de organizaciones civil conformada por grupos de profesionales, como el colegio de arquitectos de Valparaíso que cuenta con la participación del arquitecto Daniel Morales (actual concejal de Valparaíso), y que tanto de forma individual como parte de la organización han realizado declaraciones referidas a la transformación del borde costero de la ciudad. “Debería ser un espacio público con un parque y juegos para los niños, un skatepark, con cosas que realmente Valparaíso necesite y no lo que nos imponen pensado en una lógica del comercio de gran escala” (Morales, 2017).

La reformulación del territorio a partir de procesos que es posible determinar como desterritorializantes, permiten que nuevas nociones (reterritorializaciones) se manifiesten a través de declaraciones públicas, que en este caso pretenden agenciar a treves de una u otra forma. Mientras existe la posibilidad de una multiterritorialidad creada gracias a agentes que huyen de aquella concepción ya instaurada del espacio en cuestión, que si bien presentan miradas que pueden chocar como lo es la instauración de una vocación portuaria o una de espacio público abierto a la ciudadanía, permiten que el tema se abra a la discusión y se tomen en cuenta estas otras concepciones.

Por otra parte, se identifican discursos que apuntan a potenciar el turismo dentro de la zona de estudio.

También habría que explorar la posibilidad de construir una zona de navegación deportiva para aprovechar las ventajas que entrega el mar y obviamente se debería pensar en un terminal para embarcaciones turísticas, como lo propuso un urbanista y académico de la Universidad Católica de Valparaíso. (Herman, 2018)

Esta declaración resulta ser relevante ya que no se habían registrado declaraciones que se refirieran a potenciar un puerto deportivo, siendo que ya existe uno en el sector como se documentó en el apartado “4.1. Puerto Deportivo Valparaíso”. Al cambiar los tipos de usos en el sector, se cambia al mismo tiempo la significación que tienen los habitantes sobre el territorio, por un lado, hay quienes documentan su preferencia por activar el sector como zona de interés portuario, mientras otros/as como zona abierta, es decir de uso como espacio público.

En este caso, mientras aquellos organismos del Estado encargados del sector no han podido desarrollar proyectos acordes con la memoria histórica que lleva consigo la zona de estudio, surge como respuesta aquella resistencia que emerge desde la sociedad civil, los espacios de resistencia son abiertos, tal como vemos en el apartado es más de una organización civil la que ha surgido, ampliando los parámetros de participación social.

### **Convergencias reterritorializantes del discurso**

El territorio de estudio fue analizado en los apartados anteriores (Divergencias desterritorializantes y resistencias desterritorializantes), desde aquellos actos/acciones/declaraciones que generan rupturas y cuestionamientos sobre la concepción de territorio, que hasta entonces se tenía sobre el borde costero de Barón. Pero estas acciones descritas no alcanzan ni resultan suficientes para ser definidas como reterritorializaciones, más bien cabe considerarlas como fugas, cargadas de enunciados que no se logran concretar (materializar). Por lo tanto, en el presente apartado se analizará el proyecto que logra generar un sistema de flujo territorializante sobre el flujo desterritorializado que dejó el proyecto Puerto Barón, y que en este caso sería el proyecto estatal “Parque Barón”.

Por consiguiente, resulta menester el análisis de aquellas enunciaciones discursivas que representan una nueva concepción/codificación del territorio, específicamente a partir de aquella concepción deleuzeano-guattariana que nos habla de agenciamientos que logran volver a penetrar en un sistema de flujos determinado, como es el caso del proyecto mencionado, como proyecto enunciado para ser desarrollado en el borde costero de Barón.

Previamente a la enunciación de dicho proyecto por parte del ejecutivo (Gobierno Central), cabe considerar que luego de la cancelación del proyecto Puerto Barón, el municipio de Valparaíso levantó una Consulta Ciudadana con el objetivo de identificar las principales percepciones, visiones y requerimientos de la ciudadanía respecto al futuro uso que debería tener el terreno en cuestión, es decir, gestionó la elaboración de un nuevo conjunto de enunciados respecto a la definición y codificación del borde costero de la ciudad. De esta manera, el 20 de agosto de 2018 se obtuvieron reveladores resultados (analizados con mayor detalle en el apartado “Proyecto Parque Barón” de esta investigación), los que dieron cuenta de una alta preferencia como un futuro espacio abierto a la ciudadanía (espacios de áreas verdes, uso deportivo y recreacional) como forma de conexión entre el borde costero y la ciudad.

Durante el mismo mes, el presidente Sebastián Piñera Echeñique se dirigió a Valparaíso para dar a conocer y presentar públicamente el proyecto (Parque Barón) que se pretende emplazar en la zona y sus alrededores, como respuesta ante el fallido proyecto comercial (Puerto Barón) levantado por la EPV y liderado por el Grupo Plaza. En dicha instancia, el mandatario declaró lo siguiente:

Lo que vamos a hacer es una mega obra y le va a cambiar el rostro, la cara a la ciudad y al puerto de Valparaíso y que va desde los cerros hasta el mar con tres proyectos que se integran. Y, por supuesto, manteniendo la historia, la tradición, las costumbres y la vocación de puerto de esta ciudad. (El Martutino, 2018)

A partir de lo anterior, identificamos la forma en que los actos de enunciación que emanan de parte de las autoridades, en ambos casos, toman un giro luego de las acciones desarrolladas por agentes ciudadanos (de la Sociedad Civil) como fueron las movilizaciones y acciones judiciales contra un proyecto que logró ser paralizado definitivamente en el año 2018. Valparaíso posee una importancia estratégica para la gestión política del territorio, según lo que hemos podido observar respecto a las declaraciones de distintos tipos de autoridades con facultad de decisión y de poder sobre ésta; de esta manera se entiende como las autoridades del más alto rango (como el presidente de Chile) deciden enunciar lo que le depara a la ciudad en la misma ciudad, con un plan específico y focalizado, enfatizando el gran apoyo a la concreción de ideas y deseos recogidos a partir de las proyecciones ciudadanas, como lo es un espacio abierto y público, que unifique a la ciudad y su borde costero.

Este momento marca un hito trascendental, tanto para la ciudad como para la política institucional en general, ya que junto al presidente de la república se encontraba el ministro de Vivienda y Urbanismo (MINVU), Cristián Monckeberg, quien a su vez declara: “los habitantes de Valparaíso quieren que este sector retome su lugar en la historia del puerto, pero transformado en un gran espacio público y en el MINVU compartimos este sueño”; esta acción no es un simple apoyo a la gestión presidencial, ni un mero acto de acompañamiento para generar una visibilización del trabajo ministerial en terreno, sino más bien una acción que configura un aumento en la relación de fuerza que impulsa el flujo reterritorializante del proyecto, la que entendemos a partir del complemento enunciativo expresado por el personero ministerial que repasa la validación ciudadana con la que, a su consideración, contaría el proyecto presentado.

Al respecto, el alcalde de Valparaíso, Jorge Sharp, se refirió en términos similares a lo manifestado por las autoridades representantes del Gobierno Central, señalando lo siguiente sobre el tema: “Esperamos que el resultado final del proceso sea un gran espacio público que beneficie a toda la comuna, con diversos usos de acuerdo a los anhelos y expectativas que tiene la comunidad” (El Martutino, 2018). En estas declaraciones, aun cuando puedan aparentar ser escuetas e inocuas, podemos evidenciar una convergencia que anteriormente no había sido posible identificar en ninguno de los proyectos precedentes, ni tampoco sobre a las infraestructuras levantadas en el borde costero de la ciudad, y que vuelven a validar el proyecto, esta vez en cuanto al sistema de enunciados en sus líneas generales.

De esta manera, es posible señalar que nos encontramos ante un proyecto que logra generar convergencias, como flujo agenciante, a partir de una nueva enunciación de transformación del espacio estudiado, esta vez con la consideración de la opinión de las y los porteños/as, “Será la propia comunidad porteña la que finalmente decidirá las características del

proyecto mediante el concurso de ideas definido como “Imagina el muelle barón” (Monckeberg, 2018). Esta acción (considerar las observaciones ciudadanas), resulta ser una gestión que aminoraría el impacto de posibles o eventuales flujos desterritorializantes, gracias a su previa captura e incorporación en el flujo territorializante principal.

El Parque Barón, por lo tanto, debe ser considerado como un proyecto que, al emanar oficialmente desde el discurso y la planificación estatal, es el Estado a través del Poder Ejecutivo quien redirecciona y configura el discurso reterritorializante, situación que permite una articulación y captación de las demandas de organizaciones y agentes de la sociedad civil, gracias al capital político que se desprende de su validez como ente representante de la misma ciudadanía; es entonces, que vemos a partir de este proyecto el ejemplo más claro y potente de reterritorialización. En este flujo de convergencias y de capturas, identificamos la presencia de algunos agentes la Sociedad Civil, como Patricio Herman, perteneciente a la organización Metropolitana, quien declaraba lo siguiente sobre el proyecto: “Como vemos, ya no se hablará más del Mall Barón sino del parque Barón, iniciativa que debería ser apoyada con fortaleza por la Presidenta Bachelet y naturalmente por sus dependientes que administran la EPV hasta el 10 de marzo” (El Mostrador, 2018). En la misma línea, aparece otra de los agentes relevantes del campo de relaciones de fuerzas que integran la Sociedad Civil, el Colegio de Arquitectos de Chile, que a través de declaraciones emitidas por Iván Poduje, señala su aprobación del proyecto con algunas consideraciones específicas:

un parque costero pero que tenga actividades comerciales que permita que la gente vaya, que se mantengan los espacios (...) Si es solo un parque, probablemente va a tener menos vida y va a ser menos atractivo para las personas. Hay que combinar espacios públicos, áreas verdes y actividades comerciales de menor tamaño. (El Mercurio de Valparaíso, 2018)

En resumen, hemos podido comprobar como desde la teoría deleuzeano-guattariana podemos encontrar una buena guía para identificar y comprender la manera en que se configura y actúa el agenciamiento sobre el territorio, es decir, cómo se codifica a partir de determinadas relaciones de fuerzas que lo definen como campo de poder. La reterritorialización, específicamente, nos da cuenta de aquellos procesos donde ciertos tipos de agentes que responden a determinados paradigmas políticos pueden o no desarrollar acciones particulares (individuales y/o colectivas) sobre procesos de territorialización a partir de determinadas desterritorializaciones. En otras palabras, damos cuenta de las características que definirán al proceso a partir de rupturas y de las multiplicidades de heterogeneidades que potencialmente podrán converger para aumentar o provocar nuevas rupturas en éste, que configurarán finalmente un espacio de significado.

## 4.4 Diagrama

Uno de los aspectos claves de la teoría deleuzeano-guattariana es la comprensión de la realidad como producción de la complejidad del mundo, donde esta no es dada a priori, más bien se construye por todos/as nosotros/as. En los apartados anteriores se realiza un análisis sobre procesos de desterritorialización y reterritorialización, lo que permite que en este punto analicemos los movimientos, las dinámicas, las fuerzas que componen la realidad. El Diagrama como composición de flujos y de líneas de fuerza representa aquella articulación de agenciamientos en una red territorial como es el caso de estudio.

El proceso de desterritorialización que se produjo en el borde costero de la zona de Barón, se da producto de una serie de rupturas, las declaraciones analizadas permitieron identificar aquellas demandas y problemáticas que actuaron como flujos y movimientos que desestabilizan la concepción de territorio que se pretende instaurar, así como los agenciamientos que logran penetrar estos flujos hasta el punto de ser identificados como desterritorializaciones.

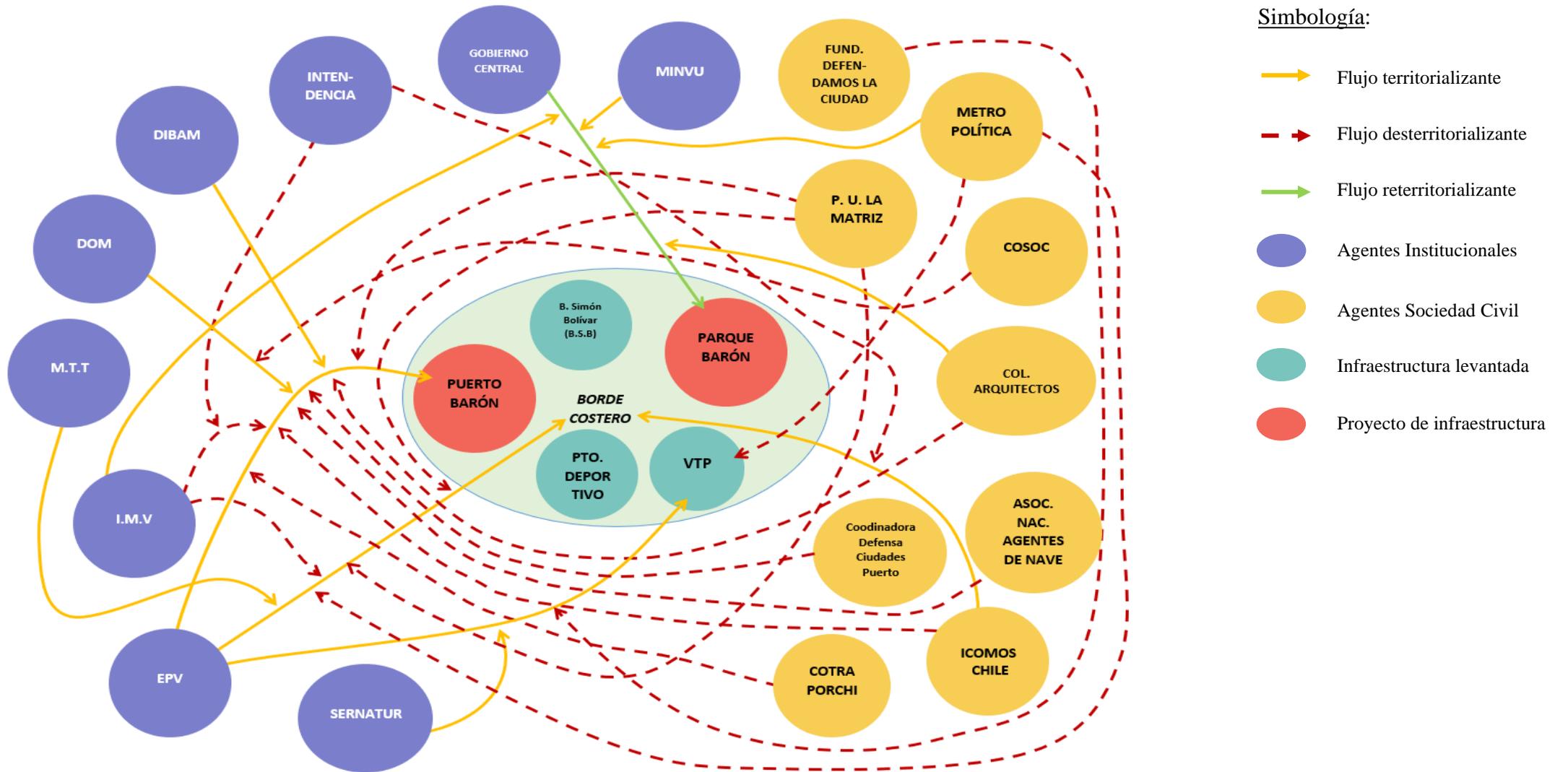
Ante ello, es que a continuación se presenta un diagrama de flujos de fuerza, el que fue construido en base a los análisis realizados de las declaraciones discursivas analizadas en el apartado de 4.3 (Desterritorialización y Reterritorialización).

### Elementos del diagrama

En este caso se han identificado dos grandes grupos de composición de agentes: agentes institucionales y agentes de la sociedad civil. Recordando la concepción teórica que sustenta esta investigación, la que no considera niveles escalares de poder, sino más bien multiplicidades de elementos de fuerza/poder, todas diferentes, heterogéneas, imposibles de englobar en una categoría específica, sino que más bien son reconocidas como flujos, lo que nos lleva a realizar una diferenciación en amplios términos, la que este caso se efectúa por su innegable condición de órgano institucional (nodos morados) o social (nodos amarillos).

Otro de los elementos que componen este entramado red de flujos (diagrama), son las infraestructuras levantadas (nodos celestes) y aquellos proyectos de infraestructura (nodos rojos), ambos analizados en esta investigación, primeramente, en el apartado 4.1 y 4.2, los que posteriormente son analizados por aquellas enunciaciones discursivas en el apartado 4.3 (Desterritorialización y Reterritorialización). Finalmente, el diagrama se compone de aquellos flujos/ líneas territorializantes (flechas amarillas), desterritorialización (flechas rojas) y reterritorialización (flechas verdes).

Figura 29: Diagrama de flujos



## Diagrama: Flujos de fuerza

Los agentes institucionales se componen de cuerpos con distintos grados de dependencia, todos son organismos de gobierno, no de otros poderes del estado, cada uno posee una estructura propia, lo que explica que las relaciones entre estos organismos no sean siempre las mismas, generando, por ende, antagonismos, posiciones de divergencia o convergencia ante problemáticas. En el caso de la problemática por la producción del borde costero de la zona de Barón, se evidencian una serie de movimientos identificados como territorializaciones, desterritorializaciones y reterritorializaciones.

Las flechas de color rojo punteadas (desterritorialización), representan aquellos agenciamientos que logran desestabilizar el plan inicial (territorialización) que se tiene para la transformación del borde costero de estudio. Como se puede ver en la imagen n°29, aquellos agentes identificados como “agentes institucionales” (color morado), no actúan en concordancia de acción/opinión unos con otros solo por el hecho de formar parte del entramado estatal. Ante esto, se identifica que los movimientos/ flujos desterritorializantes (flecha color rojo) presentan acciones desterritorializantes de agentes como la I.M.V y la Intendencia de Valparaíso.

La intendencia de Valparaíso, genera un flujo desterritorializante al oponerse a los enunciados de ICOMOS Chile, que sugiere ampliar la zona de protección patrimonial del borde costero, lo que significaría que los proyectos de construcción no podrían realizarse en ese sector o que las construcciones mismas emplazadas en el lugar serían protegidas. Ante esto, la intendencia (como se ve en el apartado 4.3: *Divergencias discursivas en cuanto en cuanto a usos/vocaciones en el sector*) declara que ello significaría una pérdida económica para la ciudad, ya que el impulso se debe dar según su mirada, a través de proyectos como el “Mall Barón”. Por otro lado, la disputa de este ente se cruza con la institución municipal, ya que la I.M.V, declara ineficiente la gestión de la estatal EPV sobre el borde costero, institución que da en concesión los terrenos al Grupo Mall Plaza S.A. De este modo, llegamos a los agenciamientos desterritorializantes de I.M.V, al rechazar como se dijo la gestión y administración y la forma en que EPV ha territorializado (flecha amarilla) el sector costero con la aprobación del proyecto Mall.

Cada uno de estos agentes institucionales, son agentes de poder sobre el territorio, cada agente de la sociedad civil identificado en el diagrama realiza alguna acción/enunciación que desestabiliza la concepción de borde costero que se pretendía imponer, como se vio en los apartados anteriores, estas rupturas se producen por manifestaciones, demandas judiciales, y declaraciones oficiales en prensa que llaman a repensar en conjunto (sociedad civil y organismos estatales) la forma de territorializar el sector de Barón. A partir de esto, es posible identificar una gran convergencia de flujos desterritorializantes provenientes de organismos que componen el cuerpo de lo que se entiende por sociedad civil sobre un flujo específico, que sería la territorialización que comprende el proyecto Puerto Barón, expresando gráficamente una asimetría en cuanto a las relaciones de fuerza que aquí convergen.

El proceso terrortirizante iniciado por EPV, no logra captar una cantidad de flujos suficientes para poder hacer efectiva su materialización (construcción) ni tampoco cerrar

completamente el sistema de enunciación que configura, como ya dimos cuenta en el apartado 4.3; siendo superado por estas acciones desterritorializantes recientemente descritas. En contraste el flujo territorializante que decanta en la infraestructura levantada llamada VTP, la relación de fuerzas evidenciada da cuenta de una baja contraposición desterritorializadora, motivo por el cual no requirió de una mayor captación de flujos positivos a su territorialización.

El movimiento como principal y primordial fue la declaración de un nuevo proyecto para el borde costero de Barón, donde el Estado parte, en este caso identificado como Gobierno Central reterritorializa (fecha verde) la zona de estudio al declarar la realización del proyecto Parque Barón (nodo rojo). Ante esta enunciación, agentes como el MINVU y la Municipalidad de Valparaíso (IMV) territorializan ese agenciamiento, trabajando en pos y en conjunto de la realización de esta nueva forma agenciante a desarrollarse en la zona de estudio. La IMV, levanta una encuesta ciudadana para determinar los principales requerimientos de la ciudadanía en cuanto a usos del sector y el MINVU se encuentra a cargo de la gestión e impulso del proyecto Parque Barón.

Por parte de las organizaciones de sociedad civil (agente sociedad civil), como el Colegio de Arquitectos y la Corporación Metropolitana, generan flujos territorializantes (flechas amarillas) convergentes a la idea de concreción de espacio público y abierto que expone el Gobierno Central. Aquellos agentes de la sociedad civil (nodos amarillos) que en un primer momento accionan desterritorializando lo pensado/proyectado como modelo a implementar en el borde costero, no realizan acciones/ manifestaciones luego de las declaraciones sobre este nuevo espacio llamado Parque Barón, lo que da cuenta de que el agente identificado como “Gobierno Central” capta los flujos de desterritorialización que movilizan a la sociedad civil y los incorporan a su carta de proyectos (en la figura de Parque Barón).

En cuanto a los nodos que se posicionan en el diagrama sobre el campo “Borde Costero”, es posible notar, además, que aquellas “infraestructuras levantadas” (nodos celestes) Puerto Deportivo Valparaíso (Pto. Deportivo) y la Bodega Simón Bolívar (B.S.B), no son atravesadas por movimientos territorializantes, desterritorializantes o reterritorializantes, y que Valparaíso Terminal de Pasajeros (VTP), conecta solo dos flujos desterritorializantes, los provenientes de Metropolitana y Fundación Defendamos la Ciudad. Esto da cuenta de que las edificaciones responden principalmente en pos de los proyectos que en ella se puedan concretar, de aquel aprovechamiento del espacio que genere el entorno, como es el caso de la B.S.B.

En resumen, el diagrama como expresión de relaciones de fuerza, permite evidenciar que hay ciertos agentes que ejercen un mayor poder sobre el territorio de estudio, estos agentes son identificados como aquellos que tienen una capacidad mayor de afectar o ser afectados, lo que en este caso se aprecia claramente en cuanto dos nodos institucionales: EPV y Gobierno Central. EPV como vimos es atravesado constantemente por líneas desterritorializantes, por el cuestionamiento que se le hace en su forma de gestión y administración del borde costero, y, por otro lado, el Gobierno Central como institución capaz de captar flujos y dictaminar una nueva territorialización a efectuarse en el sector.

## CONCLUSIONES

### Sobre el caso de estudio

Esta investigación permitió estudiar determinados flujos múltiples que inciden, intervienen y penetran un territorio, a través del concepto de agenciamiento; donde cada agenciamiento, ya sea material, discursivo o a-significante, genera condiciones determinantes de composición y de expresión, configurando un campo de relaciones de fuerza que codifica al territorio mismo como tal. A su vez, pudimos dar cuenta que esas composiciones, aun cuando sean diferentes, esto no impide su relación, sino más bien, la potencia de ésta; el agenciamiento, por su parte, actúa a partir de su capacidad relacional configurando un determinado espacio.

En este caso, gracias a la identificación de agenciamientos maquínicos de afectuación y agenciamientos colectivos de enunciación, conseguimos comprender aquella multiplicidad que confluye sobre el territorio; logrando, además, identificar que la definición territorial que se tiene sobre la zona del borde costero de Barón se da a partir de distintos elementos, como se observó en las materialidades que convergen en el espacio y definen el modo de vivir sobre el mismo. En este estudio pudimos comprobar también, que la materialidad actúa como flujo agenciante, y que donde las condiciones materiales son más que espacios estáticos, la concreción de infraestructuras requiere de organización y definiciones claras de utilidad, por lo que son un reflejo de racionalidad, y, como tal, permiten que otras racionalidades fluyan en ellas del modo en que se ha determinado que lo hagan.

A partir del análisis de las infraestructuras dispuestas en el sector de estudio, no podemos dejar de notar que: primero, el espacio costero de Barón se encuentra totalmente cerrado y con un mínimo acceso al borde costero por parte de los habitantes de la ciudad; segundo, este espacio es abierto sólo en ocasiones de eventos donde el acceso sigue siendo restringido, es decir, se mantiene un cierto nivel de exclusividad y de exclusión de flujos sobre el sector mismo; y tercero, al ser infraestructuras contemporáneas y de amplia envergadura, funciona como un espacio que aglomera una gran multiplicidad de deseos territorializantes, es decir, se caracteriza por ser un espacio deseado, un objeto de deseo que potencialmente puede responder a diversas características y vocaciones, tanto para el uso de la BSB (como infraestructura más significativa, más deseada) como de los espacios e infraestructuras conexas.

Estos hechos, dan cuenta de que el sector como espacio deseado es un territorio estratégico, clave para definir y captar determinados flujos de capital, siendo dichas edificaciones aquello que permitirían tales flujos y no otros. Las infraestructuras, entonces, como agenciamientos materiales, codifican el territorio, lo significan y lo materializan, en este caso, como una codificación que responde al desarrollo económico, social y cultural del entorno a partir de paradigmas políticos hegemónicos.

Cabe recordar, que todo agenciamiento nace en primera instancia como expresión, que en algún momento temporal estas edificaciones fueron un proyecto de realidad, un conjunto de ideas proyectadas que potencialmente definirían un sistema de flujos, y esto es lo que

entendemos e identificamos en esta investigación como: Agenciamientos colectivos de enunciación. Observamos la forma en que la mezcla de elementos agenciantes a partir de determinados puntos de materialidad (infraestructuras dispuestas) y determinados puntos enunciativos (proyectos de infraestructura y consignas y actos de habla), clarifican como los proyectos de infraestructura responden un agenciamiento que surge, en primera instancia, por determinadas ideas de realidad que pretenden ser concretadas. El proyecto Puerto Barón, por ejemplo y como tal, como proyecto, fue un agenciamiento colectivo de enunciación que no logró realizarse, no pudo materializarse en un agenciamiento de enunciación final ni tampoco construirse (materializarse); mientras el proyecto Parque Barón, por otra parte, y que surge como un reemplazo de la caída del primero, logra (al menos hasta el tiempo que contempló la presente investigación) un agenciamiento colectivo de enunciación más sólido, con una mayor convergencia y con (hasta ese momento) menos disidencia. Ambos proyectos presentan modos agenciantes distintos, el primero (Puerto Barón), como un proyecto privado consensuado sólo entre las partes gubernamentales que lo disponen y controlan el espacio relativo a la zona de estudio, y el segundo (Parque Barón), como una respuesta que capta las demandas y los movimientos que emanan de la sociedad civil en su línea de base enunciativa que llama a ser parte de las proyecciones que se pretenden efectuar dentro de sus territorios.

En esta investigación evidenciamos, por otra parte, que los elementos de representación, como consignas, propagandas, manifestaciones, acciones artísticas, determinan una forma de accionar que abraza procesos de individuación colectiva, y que dan lugar a expresiones con características políticas. Dichas expresiones, simultáneamente, establecen un campo social de lucha, lo que al mismo tiempo permitió que fuesen vistas, escuchadas, reconocidas y capturadas por cúpulas administrativas con poder de decisión y determinación sobre el territorio, como lo son las autoridades del gobierno central y del gobierno comunal.

A partir de esto último, identificamos una relación *concatenante* en cuanto a los agentes que se entrelazan y las enunciaciones que son capturadas e incorporadas a este flujo, donde el agenciamiento es capaz de potenciar nuevas realidades, de producir nuevos flujos de acción sobre el territorio, atravesando nociones que desestabilizan lo antes conocido, para dar paso a nuevos procesos de creación territorial. Estos movimientos agenciantes resultan ser vivos y activos ejemplos de procesos de desterritorialización y reterritorialización, como los entienden Deleuze y Guattari. La desarticulación de procesos de intervención territorial la señalamos y describimos a través de los distintos discursos y declaraciones públicas emanadas de diversos agentes (del Estado, la municipalidad, empresas privadas, como VTP, mall Plaza, etcétera.); esto permitió evidenciar cómo el discurso (como función genérica) provoca rupturas, desestabilizando las concepciones territoriales donde se enfrentan posturas que rompen con la comprensión del poder central y el poder local.

La tensión y disputa por la apropiación y control sobre la zona costera de Barón, refleja aquellas demandas sociales que resultaron absorbidas por un ente mayor, captadas por flujos agenciantes más potentes, con mayor convergencia de multiplicidades concadenadas entre sí. Este flujo, por tanto, tiene un doble sentido político: un flujo que capta a otros flujos y convergen

con intención política en pos de generar una territorialización, como una forma de inclusión y apertura del espectro de gobernanza y decisión sobre los territorios, incorporando a la ciudadanía; y otro, que se refiere a la misma convergencia en un sentido negativo, como captura y control de aquellos que flujos que potencialmente pueden significar la emergencia de un flujo desterritorializante, con potencial de ruptura. Con esto, decimos que el caso de estudio presenta antecedentes que dieron cuenta de un cambio en la postura institucional, un cambio en el sentido político con que se intenta agenciar un territorio específico. En cuanto el proyecto Puerto Barón se cae, aparece este ente gubernamental mayor, la Presidencia (Gobierno Central), tomando el control sobre la facultad de decisión sobre el uso del espacio, y delegándolo al MINVU, en desmedro de la actual administración de éste que correspondía a la EPV, como un enroque entre entes estatales, generando entonces una reterritorialización al declarar y enunciar un nuevo proyecto (Parque Barón), quedando nuevamente el Estado como la fuente principal agenciante del territorio.

Las líneas de flujos convergentes, y que provienen de los distintos agentes, tanto estatales como de la Sociedad Civil, confluyen asegurando la efectividad del agenciamiento territorializante (la unión del discurso estatal y el discurso resistente) en una reterritorialización. A través de la explicación de estos procesos, de des y reterritorialización, podemos entender el fracaso de cierto de tipos de proyectos, los que, por carencias enunciativas y materiales, no logran generar un flujo en que converjan o con la suficiente fuerza para captar aquellos agenciamientos que lo potencien y aquellos que puedan significar una eventual ruptura; en cambio, en esta captación o convergencia de flujos específica, se aseguraría políticamente la materialización de enunciados convergentes (un nuevo espacio con características de espacio abierto y público).

De acuerdo a lo que se ha estudiado es que se considera que el territorio siempre ha sido y será territorializado y desterritorializado, siempre será un espacio de movilidad, por lo que se hace necesario que los estudios sociales del espacio, consideren siempre el complejo entramado de elementos múltiples y heterogéneos, que configuran la realidad. Ese entramado de situaciones/ contextos, de significaciones/asignificaciones, de materialidad y discurso que se conjugan en espacios estratégicos.

Finalmente, gracias a la herramienta metodológica llamada “Diagrama” esta investigación pudo ser graficada a través de un “mapa” que configura la lógica agenciante con sus flujos y movimientos, permitiendo observar determinantes modulares en la problemática de estudio las que deben siempre ser analizadas y leídas según sus movimientos, movimientos que de un modo u otro seguirán en esta dinámica de forma inmanente. El diagrama, toma relevancia entonces, por su configuración visual, la que facilitó la comprensión del estudio por su facultad de unificar un conjunto de elementos que actúan en un campo social en disputa, a través de vectores lineales y nodales que permiten ser leídos como fuerzas productivas y resistentes.

## Brechas abiertas en el proceso de investigación

Los agenciamientos del territorio son producidos por flujos de acción y representación, que actúan en muchos casos como estrategias de definición y codificación política del territorio, como una geopolítica territorial. En este ámbito es que las problemáticas territoriales pueden ser analizados con mayor profundidad desde, por ejemplo, la dimensión poder-saber, donde las estrategias actúan (poder) como un tipo específico de conocimiento capaz de afectar directamente las concepciones urbanísticas (saber), abriendo un importante campo para el desarrollo de investigaciones bajo este paradigma, especialmente, en cuanto a las problemáticas actuales de las ciudades chilenas, transformadas aceleradamente según los flujos que determina e impone el Capitalismo.

Por, otro lado, al considerar el estudio y análisis de la institucionalidad y la normativa vigente en cuanto al uso y goce del borde costero de Chile, pudimos evidenciar la escasa producción investigativa desde la Sociología referente a esta temática. Si comprendemos el rol que cumplen los sistemas jurídicos y normativos sobre el actual y futuro ordenamiento territorial costero, el borde costero resulta ser un espacio sujeto a distintas prácticas estratégicas y determinantes en las relaciones sociales de las ciudades y las comunidades, especialmente teniendo en cuenta que la definición de su uso y su vocación, como “espacio abierto”. De esta manera, entendemos como la valoración del espacio costero ha significado un incremento en conflictos territoriales por sus usos y las constantes confrontaciones de interés según los sectores productivos que estén ejerciendo o pretendan ejercer acciones sobre este. Ante el riesgo de interferencia y vulnerabilidad de las zonas costeras y la población que reside estos lugares es que se debería profundizar en el real rol que cumplen las instituciones administrativas en materias de orden y jurisdicción territorial, social, económicas y ambientales. Para esto, el desafío que se abre es en cuanto al aporte que pueda realizar la Sociología Urbana y la Sociología Política en la creación o perfeccionamiento de políticas públicas que tengan un foco amplio, complejo y actualizado a las realidades de sus habitantes en equilibrio con los intereses de los sectores productivos de la zona y del país.

Por último, se considera como brecha abierta de esta investigación, el estudio, especialmente desde la Sociología Urbana y la Sociología Política, sobre las implicancias medio ambientales del modelo político y económico capitalista que viene provocando significativas devastaciones en los territorios que comprenden Abya Yala (América) desde hace décadas. En este caso, surge un cuestionamiento específico por las consecuencias del área estudiada como punto estratégico-logístico, para la alimentación de futuros proyectos internacionales, como es el caso del IIRSA, que vendrían a impactar aún más la zona centro del país, donde determinadas localidades ya reciben la denominación de “zonas de sacrificio”. Desde esta perspectiva es que la teoría deleuziano-guattariana, permite una visión rizomática (enraizado) de los territorios, donde cada área puede ser analizada por su conexión con otra, donde los fenómenos agenciantes pueden venir desde esa multiplicidad relacional entre componentes como el Estado, el Capital y las Comunidades que agencian los territorios desde una perspectiva extractivista o resistente.

Principalmente, esta perspectiva podría ser desarrollada a través de investigaciones transdisciplinarias en que converjan la Sociología Urbana, la Sociología Política, la Geopolítica, la Filosofía Política y, lo que se conoce hoy en día por Geofilosofía, en la conformación de un macro campo de estudios de teoría crítica sobre la territorialidad.

### Reflexiones Finales

Resulta importante explicar la importancia del concepto de agenciamiento y el por qué nos pareció pertinente desarrollar un estudio sociológico a partir de dicha teoría filosófica. Y es que la sociología en sí no se puede entender como una disciplina ni como una ciencia si actúa o se desarrolla de manera aislada y cerrada, sino como un entramado de relaciones y relacionamientos teóricos y prácticos a partir de la inter y la transdisciplinariedad, especialmente en aquellos sub-áreas o sub-campos de investigación como lo es la Sociología Urbana, la que fue la base desde la que comenzó a cimentarse la presente investigación.

Si consideramos que la ciencia sirve para convertir la información en conocimiento, la sociología, por su parte, nos permite producir conocimiento social (en un sentido amplio del concepto) que se convierta en utilidad. La sociología, por tanto, nos permite posicionarnos en un espacio-tiempo determinado y analizar problemáticas específicas que tengan implicancias sociales en su relación con otro tipo de ámbitos (sociopolíticas, socioculturales, socioambientales, etc.). Para investigaciones sobre el área urbana, la Filosofía Política y la Geografía Política han aportado una amplia gama de reflexiones y conceptos desde los cuales la Sociología Política, y como ya mencionamos, la Sociología Urbana, pueden nutrirse para investigaciones más completas y transversales. De esta manera, autores como Gilles Deleuze y Félix Guattari, quienes a gracias a sus reconocidas obras desarrolladas durante la segunda mitad del siglo XX, nos han aportado concepciones y paradigmas teóricos novedosos y potentes para este tipo de estudios.

De esta manera, nos encontramos con el concepto de agenciamiento, que fue adoptado desde la teoría deleuziano-guattariana con el fin de comprender como este nos permite acercarnos a respuestas actuales y novedosas, aunque también transitorias, desde las investigaciones del campo de la Sociología Urbana. El agenciamiento, como multiplicidad heterogénea con capacidad de movilidad, permite el estudio de factores de estratificación material y mental que, a la vez, comprenden el foco de estudio de la Geopolítica para el abordaje de problemáticas enmarcadas en los movimientos territorializantes o sobre el territorio.

Esta convergencia teórica, por lo tanto, posibilita además la conformación de un macro-campo transdisciplinar de estudio, que permite ampliar la producción de conocimiento territorial y urbano que se pueda producir científicamente. Esto, sin dudas, representa uno de los principales desafíos disciplinares para el presente, en cuanto a la unificación de criterios metodológicos en función de un paradigma amplio, con perspectiva crítica, sin que necesariamente se enmarque dentro de la teoría post estructuralista.

## Referencias bibliográficas

- Abela, J. A. (2000). *Las técnicas de Análisis de Contenido: Una revisión actualizada*. Recuperado el 2019, de <http://mastor.cl/blog/wp-content/uploads/2018/02/Andreu.-analisis-de-contenido.-34-pags-pdf.pdf>
- Ampuero Sánchez, I. (2019). *Recomendaciones para un plan de recuperación urbana de la relación ciudad-puerto. Caso de estudio ciudad de San Antonio, región de Valparaíso*. Obtenido de <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/170693>
- Bailey, G. (2017). La trayectoria de puerto Valparaíso, en la tensión público-privada de la ciudad: Disputas en la transformación global de una ciudad puerto. *Planeo*, 1-12.
- Bruttomesso, R. (2003). Treinta años de costa: Balance internacional y tendencias actuales. *Primer Encuentro Internacional de Relaciones Puerto-Ciudad*. Santander.
- Bruttomesso, R. (2008). Las ciudades del agua: las protagonistas del nuevo siglo. *Pautas de los gobiernos locales para la sostenibilidad*. (págs. 1-9). España: Expo Zaragoza 2008.
- Canales Cerón, M. (2006). *Metodologías de investigación social. Introducción a los oficios*. Santiago: LOM.
- Consejo de Monumentos Nacionales de Chile. (2003). *Valparaíso*. Recuperado el 2020, de Consejo de Monumentos Nacionales de Chile.gob.cl: <https://www.monumentos.gob.cl/patrimonio-mundial/lista-actual/valparaiso>
- De Mattos, C. A. (2010). Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina. De la ciudad a lo urbano generalizado. *Revista de Geografía Norte Grande*.
- Deleuze, G. (1987). *Foucault*. Barcelona: Paidós.
- Deleuze, G., & Guattari, F. (1997). Geofilosofía. En G. Deleuze, & F. Guattari, *¿Qué es la filosofía?* (págs. 86-114). Barcelona: Anagrama.
- Deleuze, G., & Guattari, F. (2002). *Mil mesetas. Capitalismo y esquizofrenia*. Valencia: Pre-Textos.
- Deleuze, G., & Parnet, C. (1987). *Diálogos*. Valencia: Pre-textos.
- Duarte, B. (2015). *El diagrama arquitectónico después de Deleuze: estudio de casos holandeses*. Recuperado el 2019, de Tesis Doctorals en Xarxa: <http://hdl.handle.net/10803/285633>
- Dulzaides, M., & Molina G., A. (2004). Análisis documental y de información: dos componentes de un mismo proceso. *ACIMED*.
- El Mercurio de Valparaíso. (2006). *Gran expectativa para el puerto*.
- Estrada Llaquet, J. L. (2004). El desarrollo portuario y la ciudad. *It*, 10-19.
- Fenatraporchi . (2008). *Una Propuesta País, Ley General de Puertos* . Fenatraporchi .
- Foucault, M. (2002). *Vigilar y Castigar: nacimiento de la prisión*. Buenos Aires: Siglo veintiuno editores.
- Garrido, L. F. (2016). *Deleuze y la filosofía. Un mapa del sentido (Tesis Doctoral, Universidad Complutense de Madrid)*. Recuperado el 2019, de <file:///C:/Users/Acer/Documents/dany/temas%20suelos%20tesis%202019/deleuze/T37019.pdf>
- Geiger, P. (1996). Des-territorializaçáo e espacializaçáo. En M. Santos, M. A. De Souza, & M. L. Silveira, *Territorio: Globalizagao e Fragmentagao* (págs. 233-246). Sao Paulo: Editora Hucitec.

- Giarracca, N. (2006). Terterritorios en disputa: ritorios en disputa: los bienes naturales en el los bienes naturales en el centro de la escena. *Realidad económica*, 51-68.
- González de Hernández, E., & Isea, J. (2019). La Desterritorialización y el Agenciamiento de los Conocimientos. Una invocación urgente a la investigación universitaria en la postmodernidad. *Revista Arbitrada Interdisciplinaria Koinonía*, 321-340.
- González, I. (2018). *El Agenciamiento de Desarrollo en contexto*. Obtenido de Red Gestión de Desarrollo Rural: <http://www.redgtd.org/20161126170025.php>
- Grindlay Moreno, A. (Junio de 2008). Ciudades y Puertos. *Ciudades*, 53-80.
- Guattari, F. (1984). *Molecular Revolution: Psychiatry and Politics*. New York: Penguin.
- Guattari, F., & Rolnik, S. (2006). *Micropolítica. Cartografías del deseo*. Madrid: Traficantes de sueños.
- Haesbaert, R. (2011). *El mito de la desterritorialización: del "fin de los territorios" a la multiterritorialidad*. México: Siglo veintiuno editores.
- Harvey, D. (1998). *La condición de la posmodernidad: Investigación sobre los orígenes*. Buenos Aires: Amorrortu editores .
- Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Akal.
- Heredia, J. M. (2014). Dispositivos y/o Agenciamientos. *Contrastes. Revista Internacional de Filosofía*, vol. XIX-Nº1, 83-101.
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2006). *Metodología de la Investigación* (4 ta ed.). México: Mc Graw Hill.
- Herner, M. T. (2009). Territorio, desterritorialización y reterritorialización: un abordaje teórico desde la perspectiva de Deleuze y Guattari. *Huellas*, 158-171.
- Hoyle, B. (1994). Cites and Ports: Development Dynamics on the Port-City Interface. En B. Hoyle, D. Pinder, & M. Husain, *Revitalising the waterfront. International dimension of dockland redevelopment*. Chichester: John Wiley & Sons.
- Jajamovich, G. (2016). Puerto Madero ´en movimiento´: movilidad de políticas y modelos urbanos en América Latina (1999-2012). *Revista Invi*, 59-84.
- Kapstein, G. (2009). Ciudad anfiteatro. *Scielo*, 23-27.
- Kelder, J.-A. (Enero de 2005). Using Someone Else's Data: Problems, Pragmatics and Provisions. *Forum: Qualitative Social Research*, 6(1).
- Krippendorff, K. (1990). *Metodología de analisis de contenido: Teoría y Práctica*. Barcelona: Paidós.
- Kwinter, S. (1998). The Hammer and the Song. *OASE diagrams*(n.48), 31-43.
- Lazzarato, M. (2006). *El pluralismo semiótico y el nuevo gobierno de los signos. Homenaje a Félix Guattari*. Obtenido de Transversal Texts: <https://transversal.at/transversal/0107/lazzarato/es>
- Lazzarato, M. (2012). El funcionamiento de los signos y de las semióticas en el capitalismo contemporáneo. *Palabra clave*, 713-725.
- López Noguero, F. (2002). El análisis de contenido como método de investigación. *XXI, Revista de Educación*, 167-179.
- Márquez, R. (2006). El diseño de índices sintéticos a partir de datos secundarios: Metodologías y estrategias para el análisis social. En M. Canales Cerón, *Metodologías de investigación social: Introducción a los oficios* (págs. 115-140). Santiago: LOM.
- Massey, D. (2004). *Space, place and gender*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

- Ministerio de Obras Públicas, Gobierno de Chile. (Diciembre de 2006). *Plan Nacional de Infraestructura de Mejoramiento del Borde Costero 2007-2012*. Obtenido de dirplan.cl: [http://www.dirplan.cl/centrodedocumentacion/planes\\_especiales/Documents/2006/Mejoramiento\\_Borde\\_Costero/plan\\_borde\\_costero.pdf](http://www.dirplan.cl/centrodedocumentacion/planes_especiales/Documents/2006/Mejoramiento_Borde_Costero/plan_borde_costero.pdf)
- Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; Subsecretaría de Transportes. (19 de Diciembre de 1997). Ley 19.542. *MODERNIZA EL SECTOR PORTUARIO ESTATAL*. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Recuperado el 11 de Junio de 2019, de Biblioteca del Congreso Nacional de Chile: <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=82866>
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (2005). *Valparaíso: un itinerario de descubrimiento*. Santiago: Dirección editorial Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y de Transporte, Dirección General de Arquitectura y Vivienda.
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Gobierno de Chile. (23 de agosto de 2018). Gobierno presenta proyecto "Paseo del Mar" que recuperará zona del Muelle Barón en Valparaíso. Valparaíso, Chile.
- Montañéz, G. (1997). *Geografía y Ambiente: Enfoques y Perspectivas*. Santa Fe de Bogotá: Universidad de la Sabana.
- MOP. (2005). *Sistema Portuario de Chile 2005*. Santiago: Gobierno de Chile.
- Navarro-Fuentes, C. (2020). Deleuze y Guattari. Deseo, literatura y resistencia. *revista Coatepec*, 99-109.
- Palací Descals, V. (2017). *Y los puertos descubrieron las ciudades. El reencuentro entre puertos y ciudades que nunca debieron perder*. Madrid: Universidad Pontificia Comillas ICAI ICADE.
- Pérez de Lama, J. (2009). La avispa y la orquídea hacen mapa en el seno de un rizoma: Cartografía y máquinas, releendo a Deleuze y Guattari. *Pro-Posições*, 121-145.
- Pérez Serrano, G. (1994). *Investigación cualitativa. Retos e interrogantes I y II*. Madrid: La Muralla, S.A.
- Pérez Villa, P. E., & Uribe Castrillón, V. H. (2016). Reflexiones para conceptualizar territorio solidario. *El Ágora*, 533-546.
- Piñuel Raigada, J. L. (2002). Epistemología, metodología y técnicas del análisis de contenido. *Estudios de Sociolingüística*, 1-42.
- Prats, L. (2004). *Antropología y patrimonio*. Barcelona: Ariel.
- Rauning, G. (2008). *Mil máquinas. Breve filosofía de las máquinas como movimiento social*. Madrid: Traficantes de Sueños.
- Revestido García, M. (2007). Comunicación, puertos y relaciones puerto-ciudad. *Portus*, 9-15.
- Reyes Tovar, M. (2011). La desterritorialización como forma de abordar el concepto de frontera y la identidad en la migración. *Revista Geográfica de América Central*, 1-13.
- Rodríguez Valbuena, D. (2010). Territorio y territorialidad Nueva categoría de análisis y desarrollo didáctico de la Geografía. *Uni-Pluri/Versidad*, 1-11.
- Rojas A., M., & Bustos U., V. (2015). Valparaíso: el derecho al patrimonio. *Revista Antropologías del Sur*, 155 - 173.
- Rovenir Bertola, D. (2015). El diagrama arquitectónico después de Deleuze: estudio de casos holandeses. Catalunya, España: Universitat Politècnica de Catalunya.
- Sabariego Puig, M. (2018). Análisis de datos cualitativos a través del programa NVivo. *Análisis de datos cualitativos y el programa Nvivo11*, 1-30.

- Sabatini, H. (2001). *Agenciamiento. Expresión y contenido: agenciamiento colectivo de enunciación y agenciamiento maquínico de deseo*. [www.imagencristal.com.ar/seminario](http://www.imagencristal.com.ar/seminario).
- Sassen, S. (1998). Ciudades en la economía global: enfoques teóricos y metodológicos. *Revista eure*, XXIV(71), 5-25.
- Schettini, P., & Cortazzo, I. (2015). *Análisis de datos cualitativos en la investigación social*. Editorial de la Universidad de la Plata.
- Scribano, A., & De Sena, A. (2009). Las segundas partes sí pueden ser mejores: Algunas Reflexiones sobre el uso de datos secundarios en la investigación cualitativa. *Sociologías*, 100-118.
- Sharp, J. (15 de agosto de 2018). Comienza consulta ciudadana en Valparaíso ¿Quién decide por el borde costero? *La Izquierda Diario*. (A. Valderrama, Entrevistador) Valparaíso, Chile. Recuperado el junio de 2019, de La izquierda diario: <https://www.laizquierdadiario.cl/Comienza-consulta-ciudadana-en-Valparaiso-Quien-decide-por-el-borde-costero>
- Sierra Bravo, R. (2003). *Técnicas de investigación social. Teoría y ejercicios*. Madrid: Thomson Editores.
- Sosa Velásquez, M. (2012). *¿Cómo entender el territorio?* Guatemala: CaraParens.
- Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo. (2011). *Compromisos de PRDUV*. Obtenido de [subdere.gov.cl](http://www.subdere.gov.cl): <http://www.subdere.gov.cl/documentacion/compromisos-de-prduv>
- Taylor, S., & Bogdan, R. (1992). *Introducción a los métodos cualitativos de*. Barcelona: Paidós Básica.
- Texidó Zlata, A., & Vergara Perucich, J. (2018). Hacia la utopía concreta: crítica y prospección para la Ciudad Puerto de Antofagasta, Chile. *Revista de Urbanismo*, 1-24.
- Valles, M. (1999). la investigación documental: técnicas de lectura y documentación. En M. Valles, *Técnicas de conversación, narración: la Metodología Biográfica* (págs. 109-139). Madrid: Síntesis sociología.
- Velázquez Ramírez, A. (2013). La producción política del espacio: el problema de la praxis. *Utopía y Praxis Latinoamericana*, 63-74.
- Vergara-Constela, C., & Casellas, A. (mayo de 2016). Políticas estatales y transformación urbana: ¿Hacia un proceso de gentrificación en Valparaíso, Chile? *Eure*, 42(126), 123-144.
- Villarroel, S. (2016). *Movimiento social "NO AL MALL BARÓN" y el conflicto por el plan maestro de EPV, ¿evidencia de una crisis en el desarrollo territorial de la ciudad-puerto de valparaíso?* Valparaíso: Universidad de Valparaíso.
- Voyame, A. (2015). El dispositivo y el sujeto. *Astrolabio*, 7-27.

## Referencias bibliográficas capítulo de análisis documental

- Aldoney, G. (1 de diciembre de 2016). Intendente: "informe no pone en duda lo que hay que hacer". *El Mercurio Valparaíso*. Obtenido de [www.mercuriovalpo.cl](http://www.mercuriovalpo.cl)
- Aldoney, G. (3 de mayo de 2017). Aldoney comparte idea de Icomos, pero no compromete futuro de proyectos. *El Mercurio de Valparaíso*. Obtenido de [www.mercuriovalpo.cl](http://www.mercuriovalpo.cl)
- Aldoney, G. (31 de mayo de 2017). Aldoney comparte idea de Icomos, pero no compromete futuro de proyectos. *El Mercurio de Valparaíso*. Obtenido de [www.mercuriovalpo.cl](http://www.mercuriovalpo.cl)
- Baeza, S. (21 de agosto de 2018). Trabajadores portuarios sostienen reunión con alcalde de Valparaíso Jorge Sharp. *Mundo Marítimo*. Obtenido de [www.mundomaritimo.cl](http://www.mundomaritimo.cl)
- Bidart, S. (25 de octubre de 2016). Triunfo de Sharp abre un complejo escenario para proyectos portuarios. *El Mercurio de Valparaíso*. Obtenido de [www.mercuriovalpo.cl](http://www.mercuriovalpo.cl)
- Bilbao, J. (10 de septiembre de 2018). Juan Esteban Bilbao: "La pronta aprobación de la Ley de Cabotaje puede ser el gran impulso que necesita Valparaíso para revitalizar toda una ciudad". *Mundo Marítimo*. Obtenido de [www.mundomaritimo.cl](http://www.mundomaritimo.cl)
- Bilbao, J. E. (2 de noviembre de 2016). VTP: "Liberar el cabotaje para pasajeros de cruceros le hará bien al turismo en Chile". *Mundo Marítimo*. Obtenido de [www.mundomaritimo.cl](http://www.mundomaritimo.cl)
- Bruna, J. (14 de marzo de 2018). Terminal de cruceros de Valparaíso corre riesgo de demolición a dos años de ser construido. *El Mercurio de Valparaíso*. Obtenido de [www.mercuriovalpo.cl](http://www.mercuriovalpo.cl)
- Calvetti, C. (8 de septiembre de 2017). Puerto, patrimonio y futuro: el camino que sigue en Valparaíso. *Opinión*. Obtenido de [www.elmartutino.cl](http://www.elmartutino.cl)
- Consejo de Monumentos Nacionales de Chile . (2003). *Área Histórica de Valparaíso*. Obtenido de <https://www.monumentos.gob.cl/monumentos/zonas-tipicas/area-historica-valparaiso>
- Corporación Metropolitana. (5 de junio de 2016). La Ciudad y el Puerto a la luz de un nuevo espejo. (E. M. Valparaíso, Ed.) *Opinión*. Obtenido de [www.mercuriovalpo.cl](http://www.mercuriovalpo.cl)
- Corporación Municipal Valparaíso. (agosto de 2018). Obtenido de Consulta ciudadana sobre sector Barón y borde costero integrado Creemos Valpo: [www.creemosvalpo.cl](http://www.creemosvalpo.cl)
- DIBAM. (7 de junio de 2016). Expertos sostienen que todavía es tiempo para evitar "daño patrimonial irreversible" en Valparaíso. (E. Mostrador, Ed.) Santiago, Chile. Obtenido de [www.elmostrador.cl](http://www.elmostrador.cl)
- El Martutino. (23 de agosto de 2018). ¿Parque Barón o Paseo del Mar? Presidente Piñera promete proyectos que le cambiarán la cara a Valparaíso. Valparaíso, Chile. Obtenido de <https://www.elmartutino.cl/noticia/sociedad/parque-baron-o-paseo-del-mar-presidente-pinera-promete-proyectos-que-le-cambiaran-l>
- El Mercurio de Valparaíso. (2017 de febrero de 17 ). Corte de Valparaíso rechaza reclamo de ilegalidad contra permiso de construcción de mall Puerto Barón. Valparaíso, Chile.
- El Mercurio de Valparaíso. (16 de febrero de 2017). *Elmercurio.com*. Obtenido de <http://static.elmercurio.com/Documentos/Legal/2017/02/17/20170217164544.pdf>
- El Mercurio de Valparaíso. (19 de mayo de 2016). Suprema ordena a corte porteña emitir nuevo fallo por mall. (E. M. Valparaíso, Ed.) Valparaíso, Chile. Obtenido de [www.mercuriovalpo.cl](http://www.mercuriovalpo.cl)
- El Mercurio de Valparaíso. (18 de enero de 2017). Estudio: 77% de los porteños considera que el proyecto Puerto Barón debe realizarse. (E. M. Valparaíso, Ed.) Valparaíso, Chile. Obtenido de [www.mercuriovalpo.cl](http://www.mercuriovalpo.cl)

- El Mercurio de Valparaíso. (4 de septiembre de 2018). Recurso contra el T2 es fuertemente criticado por actores ligados a la actividad portuaria. Valparaíso, Chile. Obtenido de [www.mercuriovalpo.cl](http://www.mercuriovalpo.cl)
- El Mercurio de Valparaíso. (30 de diciembre de 2018). Rechazo a Mall Plaza Barón: ¿Qué hacer en el borde costero de Valparaíso? Valparaíso, Chile.
- El Mostrador. (28 de diciembre de 2017). Suprema respalda cruzada de Sharp y declara ilegal permiso de edificación del Mall Plaza Barón de Valparaíso. Santiago, Chile.
- El Mostrador. (4 de enero de 2018). Se acabó el Mall Barón en Valparaíso. Valparaíso, Chile.
- Empresa Portuaria de Valparaíso. (2016). *Plan Maestro Puerto Valparaíso*. Valparaíso: Puerto Valparaíso.
- Evgenia, V. (2018). *BSB VALPO (Bodega Simón Bolívar): Entremezclajes sociales, espaciales, sonoros*. Universidad Tecnológica de Delft. Obtenido de <http://resolver.tudelft.nl/uuid:553eeb17-9938-4a2d-932a-c93d7e5da135>
- Ferrada, M. (30 de mayo de 2016). Icomos solicita a Sharp que pida ampliar el sitio del patrimonio. *El Mercurio de Valparaíso*. Obtenido de [www.mercuriovalpo.cl](http://www.mercuriovalpo.cl)
- Flimmaker, H. (2017). *Mall Plaza Puerto Barón*. Obtenido de Youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=sQlNN9DtDks>
- Gómez, J. (26 de octubre de 2016). Valparaíso llegará al millón de pasajeros en la actual temporada de cruceros. *Mundo Marítimo*. Obtenido de [www.mundomaritimo.cl](http://www.mundomaritimo.cl)
- Herman, P. (15 de julio de 2017). ¿Qué dijo la Unesco sobre el mall Barón en Valparaíso? *Opinión*. Obtenido de [www.elmostrador.cl](http://www.elmostrador.cl)
- Herman, P. (4 de enero de 2018). Se acabó el Mall Barón en Valparaíso. *Opinión*. Obtenido de [www.elmostrador.cl](http://www.elmostrador.cl)
- Ilabaca, G. (7 de marzo de 2017). Volver al Mar. *Opinión*. Obtenido de [www.mercuriovalpo.cl](http://www.mercuriovalpo.cl)
- Isaza Londoño, J., & Andrade Pérez, M. (2016). *Estudio de Impacto Patrimonial, EIP, para el sitio denominado área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso, Chile, inscrito en la lista del patrimonio mundial de la Unesco, relacionado con los proyectos Terminal Cerros de Valparaíso, TCVAL, y Puerto Bar*. Valparaíso.
- Lagor Weber, R. (9 de agosto de 2018). Parlamentarios debaten en torno al uso que debería tener el paño Barón. *Mundo Marítimo*. Obtenido de [www.mundomaritimo.cl](http://www.mundomaritimo.cl)
- Lagos Escobar, R. (11 de diciembre de 2016). "Hubo un esfuerzo enorme por recuperar el borde costero, pero no para volver a poner contenedores". *Mundo Marítimo*. Obtenido de [www.mundomaritimo.cl](http://www.mundomaritimo.cl)
- Laotravozdigital.com. (s.f.). *laotravozdigital.com*. Recuperado el junio de 2020, de Revisión Planos de futuras Instalaciones de Puerto Deportivo Valparaíso final: [www.laotravozdigital.com](http://www.laotravozdigital.com)
- Manterola, C. (4 de septiembre de 2018). Recurso contra el T2 es fuertemente criticado por actores ligados a la actividad portuaria. *El Mercurio de Valparaíso*. Obtenido de [www.mercuriovalpo.cl](http://www.mercuriovalpo.cl)
- Menares Carvallo, V. (Julio de 2019). Nuevo borde urbano para Valparaíso: Revitalización desde la densidad urbana y la movilidad sustentable. Chile: Universidad Técnica Federico Santa María, Departamento de Arquitectura.
- Ministerio de Educación & Consejo de Monumentos Nacionales. (2004). *Postulación de Valparaíso como Sitio del Patrimonio Mundial UNESCO*. Obtenido de Segunda Serie Nº70 2004 1ª Edición

- Cuadernos del Consejo de Monumentos Nacionales:  
[https://www.monumentos.gob.cl/sites/default/files/articles-45668\\_doc\\_pdf.pdf](https://www.monumentos.gob.cl/sites/default/files/articles-45668_doc_pdf.pdf)
- Ministerio de Obras Públicas MOP. (2005). *mop.cl*. Obtenido de cuenta pública:  
[https://www.mop.cl/acercadelmop/Cuenta\\_Publica/Cuenta\\_Gestion\\_MOPTT\\_2005\\_ok-0003.pdf](https://www.mop.cl/acercadelmop/Cuenta_Publica/Cuenta_Gestion_MOPTT_2005_ok-0003.pdf)
- Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones . (16 de Julio de 1998). Reglamento para la Elaboración, Modificación, Presentación y Aprobación de Planes Maestros de las Empresas Portuarias. *Decreto 103*. Santiago, Chile: Biblioteca del Congreso Nacional de Chile .
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (15 de Junio de 2009). Decreto 1023- Artículo 2. *APRUEBA PLANO SECCIONAL BORDE COSTERO SECTOR BARÓN, PLANOS PSPB-01 Y PSPB-02, SECTOR MUELLE BARÓN, SU MEMORIA Y TEXTO RESOLUTIVO*. Municipalidad de Valparaíso.
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (15 de Junio de 2009). Decreto 1023-Artículo Segundo. *APRUEBA PLANO SECCIONAL BORDE COSTERO SECTOR BARÓN, PLANOS PSPB-01 Y PSPB-02, SECTOR MUELLE BARÓN, SU MEMORIA Y TEXTO RESOLUTIVO*. Municipalidad de Valparaíso .
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Gobierno de Chile. (23 de Enero de 2020). *Ley General de Urbanismo y Contrucciones. Artículo 60. Capítulo IV*. Obtenido de <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=13560>
- Ministerio de vivienda y urbanismo; Colegio de arquitectos Valparaíso. (2018). Parque Barón: Ejes afluentes/ Causes estructurantes. Valparaíso, Chile.
- Ministerio del Deporte. (2013). *Ministerio del Deporte. Gobierno de Chile*. Obtenido de Quiénes somos: <https://www.mindep.cl/secciones/101>
- Monckeberg, C. (30 de octubre de 2018). El Mercurio de Valparaíso. Valparaíso, Chile.
- Montecinos, E. (2006). Descentralización y democracia en Chile: análisis sobre la participación ciudadana en el presupuesto participativo y el plan de desarrollo comunal. *Revista de Ciencia Política*, 191-208.
- Morales, D. (22 de marzo de 2017). ¿Mall Barón o Parque urbano? La pregunta que aún se hacen los porteños sobre el borde costero. *El Martutino*. Obtenido de [www.elmartutino.cl](http://www.elmartutino.cl)
- Municipalidad de Valparaíso. (2001). *Zona Muelle Barón, Bodega Simón Bolívar* . Obtenido de Ficha Técnica: Inmuebles y espacios públicos relevantes:  
<http://www.municipalidaddevalparaiso.cl/archivos/Plan%20Regulador/11.-%20SECTOR%20BORDE%20COSTERO%202005/FICHA%20ICH.pdf>
- Municipalidad de Valparaíso. Chile. (18 de Marzo de 2005). *Modificación al Plan Regulador de Valparaíso. Ordenanza n°190*. Obtenido de <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=236433>
- Municipalidad de Valparaíso. (18 de Marzo de 2005). *Aprueba Modificación del Plan Regulador de Valparaíso*. Obtenido de Biblioteca del Congreso Nacional de Chile/ BCN:  
<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=236433>
- Pacto Urbano La Matriz. (11 de septiembre de 2017). La EPV paso a paso. *Opinión*. Obtenido de [www.elmartutino.cl](http://www.elmartutino.cl)
- Pacto Urbano La Matriz. (27 de abril de 2018). EPV y cobro al Municipio por fallido Mall Barón: “Nadie puede alegar en su favor su propia culpa”. (E. Martutino, Ed.) *Opinión*. Obtenido de [www.elmartutino.cl](http://www.elmartutino.cl)
- Puerto Deportivo Valparaíso. (2019). *Puerto Deportivo*. Obtenido de [www.puertodeportivo.cl](http://www.puertodeportivo.cl):  
<https://www.puertodeportivo.cl/about>

- Puerto Valparaíso. (2002). *Plan de Desarrollo Puerto Valparaíso*. Obtenido de Empresa Portuaria Valparaíso: <https://www.puertovalparaiso.cl/puerto/planDesarrollo>
- Sharp, J. (30 de noviembre de 2016). Sharp ratifica nuevas acciones municipales por T2 y mall Barón. *El Mercurio de Valparaíso*. Obtenido de [www.mercuriovalpo.cl](http://www.mercuriovalpo.cl)
- Sharp, J. (25 de octubre de 2016). Triunfo de Sharp abre un complejo escenario para proyectos portuarios. *El Mercurio de Valparaíso*. Obtenido de [www.mercuriovalpo.cl](http://www.mercuriovalpo.cl)
- Sharp, J. (23 de diciembre de 2017). Es raro que EPV defienda una inversión y no la ciudad. *El Mercurio de Valparaíso*. Obtenido de [www.mercuriovalpo.cl](http://www.mercuriovalpo.cl)
- Taller ARQ. PUCV. (2014). *Estudio Rasgos Identitarios de la Bahía de Valparaíso – Muelle Barón*. Obtenido de [https://wiki.ead.pucv.cl/Estudio\\_Rasgos\\_Identitarios\\_de\\_la\\_Bah%C3%ADa\\_de\\_Valpara%C3%ADso\\_%E2%80%93\\_Muelle\\_Bar%C3%B3n](https://wiki.ead.pucv.cl/Estudio_Rasgos_Identitarios_de_la_Bah%C3%ADa_de_Valpara%C3%ADso_%E2%80%93_Muelle_Bar%C3%B3n)
- Texidó, A. (7 de junio de 2016). Expertos sostienen que todavía es tiempo para evitar "daño patrimonial irreversible" en Valparaíso. *El Mostrador*. Obtenido de [www.elmostrador.cl](http://www.elmostrador.cl)
- Urzúa, R. (26 de octubre de 2016). EPV: "Está operando institucionalidad vigente y esperamos que siga así". *Mundo Marítimo*. Obtenido de [www.mundomaritimo.cl](http://www.mundomaritimo.cl)
- VTP. (Junio de 2020). *Valparaíso Terminal de Cruceros*. Obtenido de VTP: <http://www.vtp.cl/terminaldecruceiros>