



**Facultad de Humanidades**  
Instituto de Sociología  
Carrera de Sociología

**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?**

Memoria para optar al Grado de Licenciado en Sociología y

El Título Profesional de Sociólogo

SEBASTIÁN RICARDO VILLARROEL GONZÁLEZ

Profesora Guía:

Sonia Reyes Herrera

Valparaíso, diciembre 2015

## **Agradecimientos**

Este proceso ha sido difícil y es por eso que no quiero escatimar en agradecimientos.

Quiero empezar por mi familia, la “Ta”, el “Dani” y “Yayi” que siempre estuvieron pendientes y preocupados, mi hermana Marcelina que ha sido un apoyo super importante, al “flaco” (sé que está preocupado por lo que estudié, pero el tiempo brindará las recompensas), a Jofré por estar atento siempre, y a mi papá, que lo quiero mucho y sé que está orgulloso de este trabajo.

A mis sobrinas, Noelia, Ignacia y Florencia. Simplemente decirles que las quiero mucho.

Quiero agradecer a mis amig@s y compañer@s, a los que tuve que sacrificar y a los que conocí. Pero en especial, la Monse, Bego, Libny y Rulo, que fueron mis parner y se convirtieron en mis grandes amigas y amigo. A las cabras chicas, la Paulina, Feña, Claudia y Javiera, sé que van a lograr muchas cosas. Mis compas de toda la vida, Padilla y Rormero, los quiero hartos.

Bueno, dejo para final a dos personas importantes. Mi “compañera”, que ha sido un pilar fundamental, agradecerle su paciencia y apoyo incondicional. Te amo mucho.

Y a mi madre. Sé que para ella ha sido complicado que yo viniera a estudiar a otra región, pero ella siempre me ha apoyado y este trabajo se lo dedico.

## Resumen

La ciudad-puerto de Valparaíso no ha sabido enfrentar las complejidades que tienen este tipo de territorios dada la situación actual del comercio global. Mas bien, la relación ciudad-puerto para Valparaíso termina siendo ciudad y puerto, ya que la forma de relacionarse lleva a que no exista un desarrollo armónico. La industria portuaria queda al alero de las relaciones entre privados, abandonando cualquier instancia de entendimiento con la ciudad y ésta tampoco tiene ninguna injerencia en el desarrollo portuario.

Esta investigación deja en evidencia la crisis de desarrollo territorial a partir del conflicto por el plan maestro de EPV y el movimiento social “NO al Mall Barón”. El objetivo es describir la manera en cómo se evidencia la crisis de desarrollo territorial, ya que la incapacidad de variabilidad que tiene el sistema territorial dada la crisis de racionalidad y de legitimidad en el macro sistema político del territorio, producto de las consecuencias de colonización de las propiedades del sistema en el mundo de la vida. Los movimientos sociales, como sistema de acción, van poniendo en evidencia esta situación.

Se realizaron un total de doce entrevistas semi-estructuradas a organizaciones de la ciudad-puerto de Valparaíso, donde seis fueron a organizaciones que conforman el movimiento social y seis a organizaciones que están a favor del proyecto retail en el borde costero. Se hizo una codificación a partir de una matriz de códigos de análisis y luego se hizo un análisis de discurso, teniendo en cuenta lo que se está diciendo, de qué organización lo dice y cómo valida lo que dice.

---

Palabras claves: movimiento social, desarrollo territorial, conflicto, crisis, Mall Barón.

# Índice

Introducción	10
Capítulo 1: Problema de investigación	12
1.1 Antecedentes: neoliberalismo chileno, ciudades-puerto y modernización portuaria en Valparaíso	12
1.2 Planteamiento del problema de investigación	20
1.3 Pregunta y objetivos	22
1.4 Relevancia	23
Capítulo 2: Marco teórico	24
2.1 Movimientos Sociales	24
2.2 Desarrollo territorial	29
2.3 Crisis y conflicto	34
2.4 Los movimientos sociales y conflictos territoriales	38
Capítulo 3: Marco metodológico	42
3.1 Tipo de estudio	42
3.2 Tipo de diseño	42
3.3 Universo/Muestra	43
3.4 Técnica de producción de datos	45
3.5 Técnica de análisis de datos	46
3.6 Calidad de diseño	48
3.7 Condiciones éticas	48
Capítulo 4: El movimiento social “NO al Mall Barón”	50
4.1 Formación del sistema de acción	50
4.1.1 Inicio de “NO al Mall Barón”	50
4.1.2 Dinámica interna y coordinación	54
4.1.3 Conflictos internos	56
4.1.4 Movilización de recursos	57
4.1.5 Proyecciones del movimiento	59

4.2. ¿Contra-movimiento?	60
4.2.1 ¿Un posible sistema de acción?	60
4.3 Elementos subjetivos de la acción colectiva	61
4.3.1 ‘Valparaíso es puerto’	62
4.3.2 ‘Soy porteño’	63
Capítulo 5: La lucha de los argumentos	65
5.1 Argumentos en contra del mall	65
5.1.1 Puntos centrales de los argumentos en contra del mall	66
5.1.2 Validación de los argumentos en contra del mall	70
5.2 Argumentos a favor del mall	72
5.2.1 Puntos centrales de los argumentos a favor del mall	73
5.2.2 Validación de los argumentos a favor del mall	76
5.3 Comparación entre argumentos a favor y en contra	78
Capítulo 6: Desarrollo territorial ciudad-puerto de Valparaíso	81
6.1 Capital económico del territorio	81
6.1.1 Industria portuaria	82
6.1.2 Ingresos económicos en la ciudad-puerto	85
6.1.3 Inversión en la ciudad-puerto	87
6.1.4 Valparaíso, muchas riquezas pocos ingresos	91
6.2 Institucionalidad local	92
6.2.1 Administración municipal.	93
6.2.2 Problema de norma sobre la administración local	95
6.2.3 Participación ciudadana	97
6.2.4 Valparaíso, sin plan y sin rumbo	100
6.3 Capitales intangibles, ¿problema en la sinergia de la ciudad-puerto?	102
6.3.1 Confianzas en la ciudad-puerto	103
6.3.2 Estado de relación entre las organizaciones de Valparaíso	107
Capítulo 7: ¿Crisis en el desarrollo territorial de la ciudad-puerto?	110

7.1 Los tres macro sistemas	110
7.2 Interacción entre los macro sistemas	111
7.2.1 Interacción entre sistema económico y el sistema político	112
7.2.2 Interacción entre sistema político y sistema sociocultural	113
7.3 ¿Hay crisis?	115
Conclusiones	117
Bibliografía	125
Prensa	131
Anexos	134

## Índice de cuadros, diagrama e imágenes

Cuadro 1: Muestreo de organizaciones de la investigación	44
Cuadro 2: Relación entre tipo de argumento y tipo de organización en contra del mall	72
Cuadro 3: Relación entre tipo de argumento y tipo de organización a favor del mall	77
Cuadro 4: Resumen de argumentos centrales a favor y en contra	78
Cuadro 5: Relación entre tipo de argumento y tipo de organización tanto a favor como en contra	79
Cuadro 6: Capital económico de Valparaíso	91
Cuadro 7: Posición de las organizaciones respecto al capital económico del territorio	92
Cuadro 8: Institucionalidad local	100
Cuadro 9: Posición de las organizaciones respecto a la institucionalidad local	101
Cuadro 10: Capitales intangibles en Valparaíso	103
Cuadro 11: Problemas de confianza en Valparaíso	104
Cuadro 12: Posición de las organizaciones respecto a la desconfianza	106
Cuadro 13: Relación entre organizaciones en Valparaíso	107
Cuadro 14: Posición de las organizaciones respecto al estado de relación entre organizaciones en Valparaíso	109
Cuadro 15: Crisis de desarrollo territorial	115
Diagrama 1: Interacción sistema económico y sistema político	112
Diagrama 2: Interacción sistema político y sistema sociocultural	114
Imagen n°1: Plan general de desarrollo de infraestructura	18
Imagen n°2: ¿Qué es Puerto Barón?	19
Imagen n°3: Eslogan Coordinadora en Defensa de Ciudades y Puertos	51
Imagen n°4: Llegada camiones a manifestación	53
Imagen n°5: Dirigente con lienzo	56

Imagen n°6: ‘Stand’ de información al público de Mall Plaza	61
Imagen n°7: Mural informativo junta vecinal Cerro Concepción	64
Imagen n°8: Folleto contra el mall	66
Imagen n°9: Propaganda artesanal a favor del mall	73
Imagen n°10: Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL)	84
Imagen n°11: Zona de Extensión de Almacenamiento Logístico (ZEAL)	89
Imagen n°12: Organización recibiendo a los camiones	99

## **Siglas**

CCTV: Cámara de Comercio y Turismo de Valparaíso

CDCP: Coordinadora Defensa Ciudades y Puertos

CPDDV: Comité Poblacional Defensa y Desarrollo de Valparaíso

CV: Concejal de Valparaíso

DOM: Dirección de Obras Municipalidad

EPV: Empresa Portuaria de Valparaíso

FCCV: Federación de Choferes de Camiones V

FTP: Federación Transportistas Portuarios

JVCB: Junta de Vecinos Cerro Bellavista

JVCC: Junta Vecinal Cerro Concepción

JVCE: Junta Vecinal Cerro Esperanza

MPB: Mall Plaza Barón

SINTAACH: Sindicato Interempresas Nacional de Trabajadores de Agencias de Aduana de Chile

TCVAL: Terminal Cerros de Valparaíso

UNESCO: Organización Educativa, Científica y Cultural de las Naciones Unidas

ZEAL: Zona de Extensión y Apoyo Logístico

## Introducción

La siguiente investigación presenta un objeto de estudio que une a la sociología de los movimientos sociales con la sociología del territorio; busca describir la manera en que el movimiento social “NO al Mall Barón” y el conflicto del Plan Maestro de Empresa Portuaria de Valparaíso evidencian una crisis de desarrollo territorial de la ciudad-puerto de Valparaíso.

Si definimos al territorio como sistema y su desarrollo es dado por su capacidad de variabilidad, las ciudades-puerto se encuentran en un nivel complejo como consecuencia del comercio global y del gigantismo naval. En el caso de Valparaíso, surge la necesidad de volver a relacionar la ciudad con el mar. Ahí nace el proyecto retail en el borde costero, Mall Barón.

Esta decisión llevó al surgimiento del movimiento social “NO al Mall Barón” para oponerse al proyecto retail y organizaciones que apoyaran la iniciativa. Este conflicto fue capaz de evidenciar las problemáticas que presenta el desarrollo territorial de la ciudad-puerto de Valparaíso, y nos lleva a preguntar si está en un estado de crisis y qué características tendría.

La forma en que analizamos nuestro problema planteado fue a través de los argumentos emanados por organizaciones entrevistadas para esta investigación y fueron analizados por la técnica de discurso planteada por Santander (2011) y Sayago (2014).

La estructura de este escrito es de la siguiente manera. En el primer capítulo expondremos el problema de investigación donde presentaremos la forma en que se ha venido tratando el desarrollo en nuestro país desde la instauración del neoliberalismo, los movimientos sociales recientes y los que han tenido características con problemáticas territoriales, y un acercamiento a la particularidad del territorio a estudiar, las ciudades-puerto. Después el planteamiento del problema, la pregunta y los objetivos, además de la relevancia.

En los capítulos segundo y tercero, presentaremos los marcos de investigación, a saber: el teórico y el metodológico. En el primero, se definen los conceptos centrales de este trabajo: desarrollo territorial, movimientos sociales, conflicto y crisis. Mientras que en el segundo, presentaremos el tipo y diseño de investigación, su universo y muestra, las técnicas de producción y análisis de datos.

En los cuatro capítulos siguientes, se presentan los análisis y resultados de la investigación. El capítulo cuatro, presenta al movimiento social “NO al Mall Barón” como sistema de acción, sus elementos subjetivos y la aparición de un contra-movimiento. El capítulo cinco, analizamos el conflicto que investigamos a través de la lucha de los argumento de las organizaciones que están a favor y en contra. En el capítulo seis, revelamos las características del desarrollo territorial de la ciudad-puerto de Valparaíso, para en el capítulo siete responder a la pregunta por la existencia de una crisis en el desarrollo territorial y que características tiene. Al finalizar se presentaran las conclusiones de la investigación.

## **Capítulo 1: Problema de investigación**

En este capítulo, presentaremos el problema de investigación mostrando que en el contexto neoliberal es importante buscar las problemáticas desde lo local, apuntando al desarrollo territorial, y a la importancia de los actores en este proceso. Así, entenderemos cómo las acciones de la Empresa Portuaria de Valparaíso provocaron un conflicto social y el surgimiento de un sistema de acción, evidenciando que el desarrollo territorial de la ciudad-puerto de Valparaíso está en crisis. A continuación, presentaremos la pregunta y los objetivos de nuestro trabajo como la relevancia de esta investigación.

### **1.1 Antecedentes: neoliberalismo chileno, ciudades-puerto y modernización portuaria en Valparaíso**

Desde la dictadura cívico-militar chilena que se instala en 1973, se inició un proceso de desarrollo en los países latinoamericanos que se ha denominado neoliberalismo. Éste nace de las escuelas norteamericanas y una postura política neoconservadora, ya que enfatizan en políticas económicas que tienden a liberalizar los mercados y desaparecer el Estado de la productividad económica (Mañán, 2010).

Se plantea como ideología predominante correspondiente a la fase de desarrollo del capitalismo, sus postulados son: el individualismo extremo, la primacía de la libertad, el ordenador racional, la desigualdad como cuestión natural, el capitalismo como motor de la historia, la intervención del Estado contra el mercado es una amenaza al orden social y la sumisión del régimen político a la dinámica de la economía (Garretón, 2012).

Las condiciones con que se instala el neoliberalismo chileno son por la eliminación de la democracia, sus actores y mecanismos, y la emergencia de un núcleo hegemónico para conducir el Estado. Así, su objetivo no tan solo fue desde lo económico, sino también abarcaba todas las esferas de la vida social. Estas fueron formas de modernización en las

áreas de educación, trabajo, salud, regionalización, seguridad social, en donde fueron ampliadas de manera sustantiva en los gobiernos de la Concertación (Garretón, 2012).

Las medidas estructurales mencionadas dieron paso a un modelo marcado por una matriz productiva-consumista, donde la primera dimensión es por el sometimiento del trabajo al capital en nombre de la eficiencia y la competitividad para enfrentar los productos importados y difícilmente penetrar los propios en otros mercados, y la segunda como dispositivo económico y simbólico que compensa y corrige el énfasis productivista (Moulian, 2002).

La masificación del crédito permitió el aumento de la demanda consumir el deseo de consumo como un disciplinamiento, en donde el mall se convirtió en el templo para el nuevo ciudadano mercantilizado ya que éste es polivalente, se encuentra y se puede hacer de todo, y es transclase, son todos iguales y atrae a cualquier público, convirtiéndolo en un espacio multifuncional, una ciudad sintética (Moulian, 2002).

Esa vertiginosidad para comprar que satisface la neurósis paranoica en la condensación de la ciudad contemporánea, genera una artificialidad, una especie de voluntad mítico-fantásica que cumple una función ideológica, adornar la realidad haciendo creer en una igualdad de transclase, donde ricos y pobres tienen igual derecho, alcanzando su punto máximo de fetichización (Moulian, 2002).

Alberto Mayol (2012) plantea la tesis que la economía de mercado chileno está en crisis evidenciada desde el 2011 por el movimiento estudiantil. El síntoma del derrumbe del modelo es la crítica al lucro, haciendo que el mercado se politice porque aumentan los reclamos expresando malestar, tematizándose la desigualdad.

Según su teoría, el capitalismo es una máquina de producción de expectativas pero su problema es poder conciliar cierto grado de conformismo. Ahí donde el malestar cumple su rol, ya que la sumisión del individuo a un orden es la conjunción entre éste y la fantasía, pero en el caso chileno lo límite de lo tolerable porque la demanda del mercado sobre las

personas minimizó las esperanzas y el movimiento estudiantil desnudo que el mérito y el esfuerzo no es suficiente para salir adelante (Mayol, 2012).

El fracaso del modelo es que no produjo bienestar social y legitimidad dado el desarrollo económico por sobre lo político, haciendo que la principal fuente de malestar sea la desigualdad y la emergencia de castas y la crisis planteada por los movimientos sociales sea el cuestionamiento severo a la concentración de poder (Mayol, 2012).

El neoliberalismo ha consolidado los problemas de desigualdad social, la pobreza y la falta de equidad, hace que la reflexión se torne en la revitalización de lo local abriendo paso a los procesos de desarrollo a nivel micro y meso por dos razones.

Una mirada desde el desarrollo local hace que se piense desde el territorio *“entendido como el espacio social construido por actores que despliegan estrategias individuales y colectivas muy diversificadas sobre denominadores comunes construidos en base a la identidad, la cultura, el respeto por la naturaleza”* (Martínez, 2008, pág. 14).

Esto permite crear una relación sistémica entre lo local y lo global, ya que como lo explicaría Boisier (2006), los territorios generan estrategias en base a su capital sinérgico que disponen y variarían por la vinculación dinámica del mundo globalizado. La problemática fundamental, mirada desde el desarrollo territorial, es cómo un territorio produce cambios para absorber la complejidad de su entorno, produciendo desarrollo.

Para eso, vamos a plantear los “macro sistema territoriales” que es un resumen en los sistemas con que Habermas (1989) entiende el capitalismo tardío, económico político y sociocultural, para que éstos interactúen entre sí y poder generar el autogobierno requerido para el funcionamiento de un sistema territorial.

Y el segundo lugar, el surgimiento de movimientos sociales locales en el 2012 y que hacen la necesidad de hacer un giro hacia conflictos territoriales

En Aysén, la problemática nace por la subida de las cuentas de gas, en una región donde el combustible es estratégico producto de las condiciones climáticas en que sus habitantes viven (Cooperativa, 2012). En la comuna de Freirina, la problemática se origina por el no cumplimiento de la normativa ambiental vigente al tener una producción de cerdos mucho más elevado que lo que se debería tener (El Dinamo, 2012).

Por lo tanto, planteamos que donde hay que poner la mirada del estudio es en acciones colectivas y conflictos sociales en relación con el desarrollo de cada territorio. Para esto, mostraremos la investigación sobre los conflictos generados en Valparaíso. Ésta se puede entender como una “ciudad de agua”, ya que tiene un asentamiento urbano que mantiene una relación visible e importante con ella, provocando que tenga un rol decisivo estético y estratégico del territorio (Bruttomesso, 2008).

Una de las ventajas sobre ésta relación es la configuración “ciudad-puerto”, que es una estructura compleja y transcendental para el desarrollo económico, donde éste genera un sistema articulado de transporte global y bisagra de tráfico entre agua, tierra y aire, haciendo un caracer distintivo e inconfundible del territorio (Bruttomesso, 2008).

Para Ángela Rojas (2006), desde la década de los setenta se viene produciendo una “crisis portuaria” donde Una de las causa de esto es en cambio en el modo de producción y las lógicas del sistema capitalista (Galimberti, 2014):

“industria pesada y una transformación total en el transporte acuático por la introducción de los contenedores y otros cambios tecnológicos que requerían que el territorio del puerto se ampliara o cambiara su localización para asimilar, tanto los nuevos procedimientos como el uso de buques que exigían un mayor calado” (Rojas, 2006, pág. 34).

Esto esta provocando una tensión en la relación ciudad y puerto ande la necesidad de nuevos espacios. La revolución de la transporte marítimo, contenerización y gigantismo naval, esta conociendo una nueva fase de desarrollo dado el intenso movimiento de mercancías y la necesidad de una moderna y eficiente red de infraestructura, están provocando notables efectos sobre las zonas portuarias y en las ciudades (Bruttomesso, 2008).

En el caso de Valparaíso que es considerado puerto principal de Chile desde la llegada de los españoles, analizando su modernización portuaria se entiende que las consecuencias que sufre las ciudades-puerto se están haciendo visibles en la actualidad.

En 1960 bajo el modelo de desarrollo de sustitución de importación y la modernización del Estado nace la Empresa Portuaria de Valparaíso (EMPORCHI) para explorar, administrar y conservar los diez puertos de uso público que se poseía (Perez, 2007). El servicio portuario era monopolio público donde el manejo de carga se dividía en dos sectores: la transferencia y parteo por la empresa estatal y las labores de estiba y desestiba por trabajadores marítimos-portuarios especializados organizados en sindicatos (Carrillo & Santander, 2005).

Con el golpe de cívico-militar en 1973 y el inicio de las políticas neoliberales:

“A partir de 1978 se estableció un programa general de reformas que permitió introducir nuevas formas de gestión estatal y privada para adaptarse al nuevo modelo de economía de mercado. Los cambios que se aplicaron al sector portuario estaban dirigidos principalmente a poner fin a los monopolios y permitir la participación del sector privado” (Perez, 2007, pág. 43).

En el año 1981 se producen cambios profundos en el sistema portuario con la promulgación de dos leyes. La Ley 18032 que provoca el término del monopolio de los trabajadores portuarios por empresas estibadoras privadas y la Ley 18042 que realizó el traspaso de las operaciones de transferencia de carga y porto a agencias privadas y EMPORCHI sólo se hace cargo de los almacenes portuarios (Perez, 2007). Así se crea un sistema de libre acceso a múltiples operadores privados para introducir competencia a interior de los puertos (Carrillo & Santander, 2005).

Ya al inicio de la década del noventa se hace evidente que los cambios provocados en 1981 son insuficientes para soportar el sistemático crecimiento del comercio exterior chileno y de la carga containerizada (Perez, 2007). En 1990 la Ley 18966 ratifica el sistema multioperador donde se rapa la propiedad y desarrollo de infraestructura a la EMPORCHI y la prestación de servicios portuarios a múltiples empresas privadas (Carrillo & Santander, 2005).

Y en 1997 se promulga la Ley 19542 denominada “Modernización del Sector Portuario Estatal” con el objetivo central de: descentralización portuaria, impulsar y dinamizar el proceso de infraestructura, tecnología, gestión portuaria y promover competencia del sector, todo desde las concesiones privadas, con cero inversión estatal, y frentes de atraque monooperadores:

“A mediados de los noventa existían varios factores por los cuales se necesitaba implementar una modernización del sector portuario estatal, como los aumentos que se preveían en el comercio exterior a largo plazo, el aumento en la capacidad de las naves, la mayor rapidez de los tránsitos y la modernización de los elementos de transferencia de carga, entre otros. La preocupación del Gobierno y el sector privado frente a esto era discutir un marco regulatorio que permitiera ampliar la infraestructura portuaria, permitir el acceso de capital y gestión privada y establecer modelos de gestión mono-operadora que respondiera a las necesidades del desarrollo portuario. Además existía también una urgencia por alcanzar la descentralización portuaria” (Perez, 2007, pág. 46).

El 31 de enero de 1998 se constituye la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV) como entidad estatal y a fines de 1999 se licita el primer frente de atraque, compuesto por los sitios 1, 2, 3, 4 y 5, por veinte años, y ampliable a treinta, al consorcio chileno-alemán que formó la sociedad Terminal Pacífico Sur (TPS) (Perez, 2007).

Los avances que se han realizado es la adquisición nuevo equipamiento para optimizar la explanada portuaria, la construcción de un acceso sur que permite movilidad terrestre desde el puerto a la carrera sacando los camiones de la ciudad, la construcción de un antepuerto terrestre en el sector de Placilla y un aumento de tráfico de carga, de 4419 mil toneladas anuales en 1999 a 10151 mil toneladas en 2010, sobre todo de container y disminución de la fraccionada (Empresa Portuaria Valparaíso, 2012).

Según el Plan Maestro de la empresa estatal, entiendase el “*plan territorial en que se delimitan las áreas marítimas y terrestres comprometidas para el desarrollo de un puerto o terminal, y sus usos para un período de al menos 20 años*” (Empresa Portuaria Valparaíso, 2012, pág. 1.74), las proyecciones estimadas según un escenario de crecimiento a largo plazo se llegará en el 2031 entre 36629 y 52707 mil toneladas anuales, donde el 95% es de container.

De ahí la necesidad de plantearse nuevos frentes de atraque en un futuro próximo, el Terminal 2, y lejano. Éstas son plasmadas en la siguiente imagen:

Imagen n°1



Fuente: Plan general de desarrollo de infraestructura. Plan de Desarrollo Puerto de Valparaíso. Empresa Portuaria de Valparaíso. Imagen extraída del sitio web: <http://www.puertovalparaiso.cl/WebLectorRealInfo/Tapa.aspx?sitio=49&edicion=75&cuerpo=493> (Recuperado el 03 de octubre del 2014).

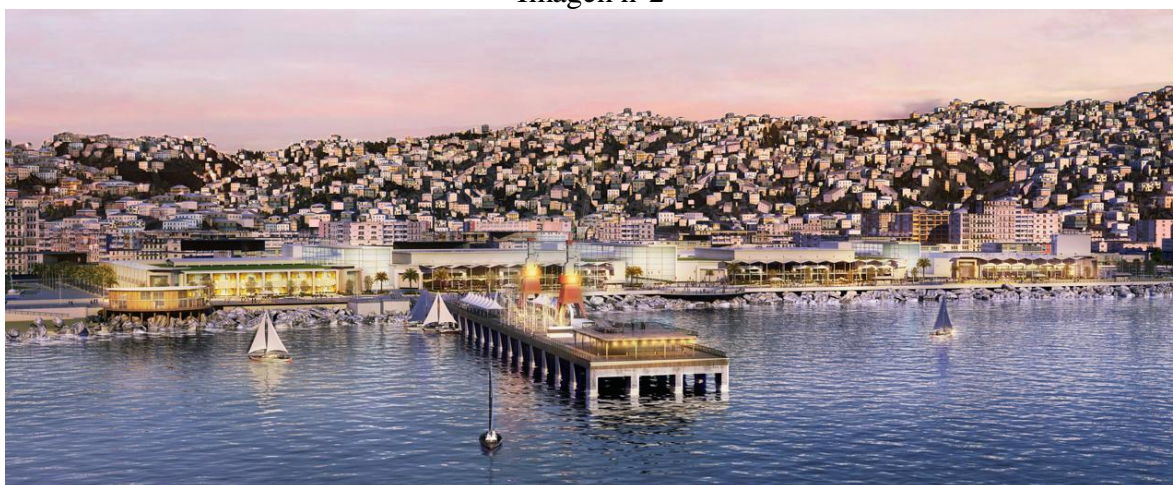
Para compensar a la ciudad el ampliar esta infraestructura en el borde costero de Valparaíso, se quiere destinar en el sector del muelle Barón un “waterfront”. Entiéndase a éste como la porción del tejido de la ciudad en contacto con el agua y que a partir de la década del setenta se han instalado en zonas recalificadas que estaban degradadas y abandonadas por el dominio portuario (Bruttomesso, 2008). Esto se ha convertido en una oportunidad al permitir nuevamente reintegrar la ciudad con el agua, ya que éstas tienen una relación dialéctica con ellas y que son responsables de su identidad (Galimberti, 2014).

Pero existen dificultades en la recuperación de estos espacios porque existe una multiplicidad de actividades que se pueden introducir, hay una prevalencia hacia la monofuncionalidad en un binomio “comercio-entretenimiento” donde se confía a las grandes estructuras comerciales la tarea de reclamar visitantes a estas nuevas áreas que fueron reconquistadas para uso público (Bruttomesso, 2004). Vergara y Foulquier (2012) lo llama “disneylandización” ya que es en Norteamérica donde prevalece este modelo asemejándose al parque Walt Disney World.

La Asociación Internacional de Ciudades y Puertos (2006), plantea que el camino que se debe seguir es un paradigma sustentable. Este punto de vista apunta a proyectos coherentes que sean sostenibles, con transparencia a la ciudadanía y diálogo entre los actores, respetando las identidades territoriales, reforzando la cohesión social con frente de aguas para la ciudad y un desarrollo innovador, aprovechando redes de transporte marítimo que se pueden construir, y cooperación entre colectividades territoriales, puertos, universidades y empresas.

En el 2001, se modifica el artículo 11° del Plan Intercomunal de Valparaíso, que define los límites de la zona porturia y el uso que se le pueden dar, para el sector de Barón se considera permitidos para residencial, equipamiento, actividades productivas, infraestructura, seguridad, espacios públicos y áreas verdes (Empresa Portuaria Valparaíso, 2012). Y en el 2006 se celebra un contrato entre EPV y la empresa Mall Plaza para concesionar dicho espacio y construir un proyecto mega retail y espacios públicos (Plataforma Urbana, 2006).

Imagen n°2



Fuente: ¿Qué es Puerto Barón? Proyecto Plaza Barón. Mall Plaza. Imagen extraída del sitio web: <http://www.proyectopuertobaron.cl/portada-interior/ique-es-puerto-baron> (Recuperado el 03 de octubre del 2014)

Como consecuencia, podemos entender que lo que está pasando en Valparaíso es lo que señala Alarcón Rodríguez (2009), se vive con el mar pero retirado de él dado el cierre del borde costero y la línea del tren al instalar un proyecto retail ocupando la bodega patrimonial Simón Bolívar:

“...todo el proceso de transformación del puerto está teñido por la necesidad de la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV) de contar con más suelo para almacenaje.

Esto ha derivado en una visión del puerto como una barrera entre la ciudad y el agua, lo que ha justificado el proceso paulatino de allanamiento del suelo portuario a base de la destrucción paulatina del patrimonio portuario edificado” (Alarcón, 2009, pág. 221).

Esto trajo consigo la oposición de organizaciones locales para frenar la instalación de un mall en el borde costero ocupado anteriormente como zona carga y en una estructura que tiene valor patrimonial. Así nace el movimiento social “NO al Mall Barón”, que si bien ellos se autodenominan como tal, dentro de la teoría de los movimientos sociales se asemeja más a un sistema de acción por la relación interna y externa que se constituye entre actores (Melucci, 1999) que están a favor y en contra.

En el 2011 se constituye la Coordinadora en Defensa de Ciudades y Puertos (Mundo Marítimo, 2011) y a fines de ese año comienza un proceso judicialización buscando anular el contrato de concesión entre EPV y Mall Plaza y fraude al fisco por la entrega de dineros públicos para la mantención de espacios públicos en un sector privatizado (La Segunda, 2011). Y en el año 2013 una se denuncia por daño patrimonial a la Super Intendencia del Medio Ambiente (El Martutino, 2013).

Se realizaron tres movilizaciones por las calles de Valparaíso en contra de Mall Barón, el 10 de septiembre 2012, 4 de abril y 28 de octubre del 2013. En ese último año se presenta ante observadores de la UNESCO el conjunto de demandas ante irregularidades en la ejecución del Plan Maestro por EPV (El Martutino, 2013).

## **1.2 Planteamiento del problema de investigación**

La discusión de la tensión que se esta produciendo en las ciudades-puerto y el modelo de recuperación de los waterfront ha estado dominada por arquitectos y urbanistas, lo que hace necesario, en el caso de Valparaíso, profundizar desde la sociología.

Félix González (2011) hace un avance respecto a este tema. Plantea que la disputa en la gestión de ciudades generadas por transformaciones urbanas es entendiendo al territorio como un campo en lucha por los agentes dominantes y dominados en la gestión y

construcción de ciudad mediante la adquisición de capitales territoriales. Tomando en cuenta las disputas, estrategias, capacidades territoriales e intereses de los agentes, revela en sus discursos una estrategia de desarrollo urbano en Valparaíso hacia una pro-Barcelonización ya que se intenta imitar el proceso de modernización sufrido en la ciudad europea.

Desde nuestro punto de vista, vamos a entender al territorio como un sistema donde éste cuando su desarrollo no es capaz generar su proceso de variabilidad (Boisier, 2006) entra en crisis, entendiendo a ésta como la incapacidad de autogobernarse (Habermas, 1989) producto de un problema en la interacción, de lo que hemos denominado, “macro-sistema territoriales”, provocando la intervención de sistemas externos.

Las estrategias planteadas por la Empresa Portuaria de Valparaíso en el denominado Plan Maestro (2012), son ampliar los espacios de la industria portuaria en el borde costero y entregar un waterfront concesionado a la empresa Mall Plaza en el sector de Barón. Esta acción va a provocar un proceso de transformación que va a repercutir en el desarrollo de Valparaíso.

Esto generó un conflicto entre los actores locales y los relacionados con el proyecto, produciendo el movimiento social “NO al Mall Barón”, en el cual, se activaron resistencias a la amenaza de transformaciones que repercutirían en Valparaíso con la ejecución del Plan Maestro en el borde costero.

El argumento de los actores, con respecto al conflicto, revelaría las propiedades del desarrollo territorial, es decir, el estado de interacción de los macro sistemas del territorio: económico, político y sociocultural. Si los conflictos que se generan en el territorio no son absorbidos por el proceso de interacción de los macro sistemas del territorio estamos evidenciando una crisis en el desarrollo territorial. Esto porque los conflictos no pueden resolverse dentro de las capacidades de funcionamiento del territorio y la forma en que se produce la variabilidad del desarrollo territorial es puesta en duda por los actores locales,

obligando al territorio a generar transformaciones en el proceso de interacción de sus macro sistemas.

### **1.3 Pregunta y objetivos**

Según lo planteado anteriormente, nos hemos formulado la siguiente pregunta de investigación:

¿De qué manera el conflicto generado por las acciones del Plan Maestro de EPV y la oposición del movimiento social “NO al Mall Barón” evidencia una crisis en el desarrollo territorial de la ciudad-puerto de Valparaíso?

Por lo tanto, el objetivo general de nuestra investigación se define de la siguiente forma:

Describir la manera en que el conflicto social generado por las acciones del Plan Maestro de EPV y la oposición del movimiento social “NO al Mall Barón” evidencia una crisis en el desarrollo territorial de la ciudad-puerto de Valparaíso.

Para poder responder a nuestra pregunta de investigación y cumplir con nuestro objetivo general, planteamos los siguientes objetivos específicos:

1. Estudiar la formación y desarrollo del movimiento social “NO al Mall Barón” como un sistema de acción.
2. Comparar las posturas que se generan a partir del conflicto social entre las organizaciones que están a favor del proyecto retail y las organizaciones que están contra.
3. Analizar las características del desarrollo territorial de la ciudad-puerto de Valparaíso.
4. Identificar la forma de crisis en el desarrollo territorial de la ciudad-puerto de Valparaíso a partir de las interacciones de los macro sistemas del territorio.

## 1.4 Relevancia

La relevancia es la contribución que entregará la investigación en las distintas áreas que ésta contiene, a saber teórico, metodológico y práctico y/o social. En este caso se trata de una contribución de carácter teórico y otra de carácter práctico.

La relevancia teórica se entiende como el aporte a la discusión y reflexión de la temática abordada en las distintas disciplinas que se encuentra. Para esta investigación, la relevancia teórica tiene los siguientes puntos:

- Aportar a la discusión sobre el estudio de los movimientos sociales mostrando la tensión entre los procesos de agencia que éstos tienen y las características subjetivas que se revelan en el sistema de acción.
- Aportar a la discusión en la sociología del desarrollo planteando una problemática desde el desarrollo territorial en base el paradigma de sistemas.

Mientras que en la relevancia práctica, esta investigación aportará en los siguientes aspectos:

- Mostrar las problemáticas institucionales que se dan en las formas de participación social, en la toma de decisiones con respecto a la ciudad-puerto. A partir de esto, se podrá proponer maneras de participación para que, a partir de todas las organizaciones se puedan producir lineamientos de consenso sobre el territorio.
- Sobre las problemáticas con respecto a los ingresos de la ciudad-puerto a partir de la actividad portuaria, proponer la necesidad de buscar una nueva política de recaudación especial para estas ciudades

## Capítulo 2: Marco teórico

Después de plantear la problemática de la investigación, en este capítulo daremos a conocer las dimensiones teóricas analíticas en que abordaremos el fenómeno social, definiendo los conceptos centrales con los que se ha trabajado y discusiones y perspectivas entre autores.

### 2.1 Movimientos Sociales

Desde nuestro punto de vista, entenderemos que es necesario de hablar de ‘nuevos movimientos sociales’, ya que para algunos sociólogos (Habermas (1992), Melucci, (1999) Touraine (2000)), existe un cambio en la manera en cómo se deben entender los movimientos sociales producto del cambio a una sociedad post-industrial.

En la sociedad industrial se constituyeron como conflictos actores de clase que configuraban lo que se entendió como movimiento social, fue el movimiento obrero el que llevo el liderazgo de otros movimientos, como el anti-colonialista, anti-imperialista o feminista, por su vinculación entre actor social y agente político. Dicha vinculación que le otorgaron los intelectuales orgánicos del marxismo-leninismo desaparece por los movimientos que surgen en el 68’ proclamando la independencia de los movimientos sociales (Touraine, 2000).

En este sentido, *“los conflictos sociales salen del tradicional sistema económico-industrial hacia las áreas culturales”* (Melucci, 1999, pág. 69). Este giro abrió la mirada para estudiar otras áreas de la sociedad que no sea la producción industrial; como los movimientos ambientalistas, de minoría, tanto de etnias como sexuales, anti-guerras, y otros, identificándose nuevos conflictos acorde a una nueva modernidad (Habermas, 1992).

Dentro de esta postura existen diferentes corrientes teóricas que han estudiado los movimientos sociales. Una de ellas propone entenderlos como contienda y agente político, ya que lo que caracteriza a los movimientos sociales es el poder de enfrentarse a un

antagónico u oponente más poderoso. Para el historiador Charles Tilly, los movimientos sociales son *“una única forma de contienda política: contienda por cuanto esos movimientos sociales plantean una serie de reivindicaciones colectivas que, de ser aceptadas, chocarían con los intereses de otras personas”* (Tilly & Wood, 2010, pág. 21). O sea, los considera como una herramienta que tiene la ciudadanía para la participación democrática.

Mientras que para Sidney Tarrow, la acción colectiva no tan solo es el principal recurso para enfrentarse a un adversario, *“también construyen organizaciones, elaboran ideologías y socializan y movilizan al electorado”* (2004, pág. 24), o sea, identidad. Entonces, los movimientos sociales son *“desafíos colectivos planteados por personas que comparten objetivos comunes y solidaridad en una interacción mantenida con la elite, los oponentes y las autoridades”* (Tarrow, 2004, pág. 26).

El problema de esta perspectiva es que centra su análisis en el sistema político, que si bien, es un punto importante en sociedades complejas es una perspectiva limitada (Melucci, 1999).

Alain Touraine (2000), plantea otra perspectiva y considera los movimientos sociales como la lucha de actores para la transformación de modelos culturales. Su trabajo se enmarca en la búsqueda de los desafíos centrales que permiten que la sociedad se reproduzca a sí misma. De esta forma, esa capacidad de la sociedad de producir su funcionamiento, orientaciones normativas y sus prácticas lo define como historicidad, pero son los actores con su significación y discurso los que operan con la historicidad (Pleyers, 2006).

“Finalmente, los actores pueden contestar la organización social en su conjunto, luchar por desafíos culturales, buscando transformaciones profundas de la sociedad y el control del progreso y de la producción. En este último caso, la lucha se coloca al nivel de la historicidad y concierne al conjunto de la sociedad” (Pleyers, 2006, pág. 737).

Por lo tanto, los movimientos sociales representan un conflicto central que afecta a la sociedad post-industrial, la que libra un Sujeto, *“por un lado, el triunfo del mercado y las*

*técnicas y, por el otro, contra los poderes comunitarios autoritarios*” (Touraine, 2000, pág. 99).

Es por eso que el autor une la noción de movimiento social con la noción de Sujeto. El Sujeto es la capacidad de construirse como actor, por ende, la producción de la sociedad es por la oposición de actores por la historicidad. Así, la sociedad es *“como un campo de creación conflictiva”* (Pleyers, 2006, pág. 738).

Para los propósitos de esta investigación entenderemos a los movimientos sociales como un sistema de acción. Según Alberto Melucci (1999), lo relevante para hablar de movimiento social es entender la sociedad compleja en la cual se está desarrollando la acción colectiva, ya que antes de la acción como sistema de relaciones porque su causalidad era *“un efecto de crisis estructurales, como contradicciones, o como expresión de creencias y orientaciones compartidas”* (Melucci, 1999, pág. 36). Por lo tanto, hay que entender los movimientos sociales como sistemas de acción, considerando sus relaciones internas y externas que las constituyen.

El autor al buscar un análisis que permita estudiar el cómo y el porqué de los movimientos sociales, analizando sus relaciones internas y externas que constituyen la acción, considerando ‘interacción de objetivos’, ‘recursos’ y ‘obstáculos’, dentro de los límites de un sistema de oportunidades y de coerción *“los movimientos son sistemas de acción que operan en un campo sistémico de posibilidades y límites (...) El modo en que los movimientos definen su acción es el nexo concreto entre orientaciones y oportunidades/constricciones sistémicas”* (Melucci, 1999, pág. 37).

Por lo tanto, los movimientos son construcciones sociales por la capacidad de organización de la acción colectiva y los movimientos sociales son sistemas de acción porque cuentan con estructura, generándose una identidad colectiva que configura *“el campo de oportunidades y constricciones ofrecidas a la acción colectiva”* (Melucci, 1999, pág. 38). Es decir, el movimiento social es capaz de construir orientaciones plurales en un puro objetivo.

Al entender la acción colectiva como construcción social se configura un sistema de acción multipolar, ya que producen una definición que los hace mantenerse unidos y un campo que permite relacionarse con otros, sus recursos, oportunidades y limitaciones. Este ‘nosotros colectivo’ construido se mueve en tres tipos de orientaciones sobre la acción, son su sentido, las posibilidades y límites, y su campo. *“Fines, medios y ambiente continuamente generan posibilidades de tensión”* (Melucci, 1999, pág. 43), en cuanto la capacidad que pueda tener cada eje o por percepción de los mismos actores que construyen la acción colectiva. Por lo mismo, lo que está en permanente negociación y significación es la identidad colectiva.

La capacidad multipolar del sistema de acción lleva a considerar tres dimensiones analíticas para considerar los fenómenos colectivos. Esto permite *“las diferentes orientaciones de la acción colectiva que se encuentra en una variedad de combinaciones de relaciones sociales”* (Melucci, 1999, pág. 45).

La primera trata de ‘solidaridad/agregación’, ya que apunta a cómo los actores se reconocen ellos mismos y de esa manera son reconocidos, pero por otro lado, existe preocupación de lo que está fuera de los actores.

La segunda distinción analítica es ‘conflicto/consenso’, ya que se puede considerar la oposición con otros actores por los mismos recursos. Por otro lado, emerge un acuerdo para el control y uso de éstos.

La última, se entiende como ‘transgresión/adaptación’, ya que lo que está en juego son los límites de compatibilidad, es decir, la variabilidad del sistema sin cambiar su estructura. De esta forma, el sistema de relaciones es amenazado o se reforma.

“La definición analítica que propongo de movimiento social como forma de acción colectiva abarca las siguientes dimensiones: a) basada en la solidaridad, b) que desarrolla un conflicto y c) que rompe los límites del sistema en que ocurre la acción” (Melucci, 1999, pág. 46).

En este sentido, el campo empírico donde se desenvuelve la acción colectiva como sistema de acción se comienza a expresar como sujeto, así el comportamiento colectivo

*“podrá emerger su naturaleza como ‘producto’ resultado de sistemas de relaciones, orientaciones y significados diversos”* (Melucci, 1999, pág. 48). Por ende, es importante comprender y/o explicar ‘como se forma un actor colectivo’.

“Los análisis se tienen que dirigir a la pluralidad de aspectos presentes en la acción colectiva, y explicar cómo se combinan y sostienen a lo largo del tiempo. Nos deben decir a qué clase de construcción nos enfrentamos dentro de la acción observada y cómo el propio actor es ‘construido’” (Melucci, 1999, pág. 48).

Ahora, para el autor dado su sistema analítico de ‘conflicto/ruptura se pueden distinguir tres tipos de movimientos: los movimientos reivindicativos, movimientos políticos y movimientos antagónicos. El primero, se ubica en las organizaciones sociales y en luchar contra la distribución de poder dadas por las normas. Mientras que el segundo *“actúa para transformar los canales de la participación política o para desplazar las relaciones de fuerza en los procesos decisionales”* (Melucci, 1999, pág. 51). Por último, el movimiento antagónico apunta contra un adversario en la lucha por apropiarse los medios de producción social.

Pero consideraremos lo que sostiene Habermas (1992), al diferenciar a los movimientos sociales como ‘potenciales de emancipación’ o potenciales de resistencia y repliegue’. Los primeros se entienden como movimientos ofensivos que buscan la liberación de las propiedades de la sociedad capitalista, mientras que los potenciales de resistencia y repliegue son de carácter más defensivos al tratar de buscar límites a la colonización del mundo de la vida.

Eso sí, es necesario complementar las nociones de agencias que tiene la teoría de Melucci con los micros-fundamentos que plantea James Jasper (2012), sobre los redescubrimiento de las emociones y mayor atención de los contextos locales. Señala, *“...el péndulo intelectual se ha alejado de los grandes paradigmas estructurales e históricos y ha regresado a la creatividad y a la agencia; a la cultura y el significado; a la emoción y la moralidad”* (Jasper, 2012, pág. 28).

Esto ya que en la formación del sistema de acción multipolar influyen elementos analíticos como la identidad del territorio o de los propios actores ante sus formas de vida en el mismo.

Además, se utilizó el concepto movilización de recursos que, más que estar ligado directamente a un autor, se considera una teoría que predominó a fines del siglo XX en los estudios de los movimientos sociales. Esta se entiende como *“un análisis de la acción social como creación, consumo, intercambio, transferencia o redistribución de recursos entre grupos y sectores de una sociedad”* (Melucci, 1999, pág. 34). Lo que esta teoría intenta establecer son los costos-beneficio de la acción colectiva.

## **2.2 Desarrollo territorial**

El concepto de Desarrollo hace su aparición en el escenario político después de la Carta del Atlántico entre Roosevelt y Churchill en plena Segunda Guerra Mundial con el sentido de generar políticas públicas tanto nacionales e internacionales (Mañán, 2010). Aunque en el mundo académico fue ocupado en la pos guerra para entender el proceso de crecimiento económico y distribución de las riquezas (Boisier, 2001).

La discusión que se ha llevado es lograr comprender que el desarrollo es el puente entre una ideología y la estructuración de un modelo societal, una *“valoración particular y subjetiva que se hace... del deber ser”* (Mañán, 2010, pág. 7), y para esto se ha entendido el proceso que ha tenido el concepto de desarrollo, como también la manera en cómo se ha estudiado. Se ha abordado desde los cambios paradigmáticos que ha sufrido porque *“es necesario visualizar la heterogeneidad y la complejidad de cada etapa de desarrollo y las formas cambiantes del concepto mismo de desarrollo”* (Ocampo, 2008, pág. 4). Pero también se han revisado los imaginarios que han sufrido el desarrollo, ya que *“la síntesis del debate actual de las alternativas lleva a reflexionar sobre una senda alternativa bajo una re-definición del imaginario del desarrollismo clásico”* (Mañán, 2010, pág. 5).

Para Ocampo (2008), América Latina ha vivido tres procesos paradigmáticos de desarrollo: primero, la era de las exportaciones en el siglo decimonónico; segundo, la industrialización dirigida por el Estado a mediados del siglo XX; y tercero, las reformas de mercado a fines del siglo XX. Aunque para Mañán *“el desarrollismo latinoamericano surge como una reacción al pensamiento eurocentrista cuya principal misión era tranquilizar las inquietudes del mundo pobre, asegurándole que el catalizador del comercio exterior llevaría indefectiblemente al desarrollo”* (2010, pág. 11).

La concepción que se había mantenido sobre desarrollo ha generado críticas en sus bases más profundas, ya que no se puede seguir entendiendo el desarrollo como el resultado de variables sociales y que al modificarlas se pueden conseguir los resultados esperados sobre todo cuando son copiados de otros países, es decir, el paradigma positivista de que un sujeto puede moldear un objeto (Boisier, 2006).

Por lo mismo, para mejorar las perspectivas de desarrollo se debe avanzar en superar el paradigma científico que caracteriza al desarrollo científico moderno, ya que reduce el conocimiento, lo vuelve mecanicista y lineal. Por ende, se requiere enfoques más holísticos, complejos y reflexivos que den cuenta lo multidimensional que tiene el concepto de desarrollo (Boisier, 2001).

En tanto, repensar el desarrollo tiene que darse entendiendo las complejidades que se dinamizan desde donde se está pensando, *“es decir, posicionarse de otra manera que no implique la aceptación del fracaso y el beneplácito con las cosmovisiones dominantes sobre el deber ser”* (Mañán, 2010, pág. 26). Paradigmas que apunten a tener esto en cuenta no pueden rechazarse como visiones no occidentales y que se los connoten como utópicas, sino que es precisamente a donde se debe avanzar.

Para Boisier la mejor propuesta que ha emanado con respecto al desarrollo (Boisier, 2001) es la de Manfred Max-Neef y sus colaboradores, denominada Desarrollo a Escala Humana (Max-Neef, Elizalde, & Hopenhayn, 1986).

Para estos autores, el cambio de paradigma debe apuntar a que el desarrollo deba satisfacer las necesidades de las personas que son fundamentales y que, paradójicamente, son finitas, pocas y se pueden clasificar. Para poder satisfacer estas necesidades humanas se deben crear niveles que apunten a la autodependencia de las personas, como también comprender la manera en que se articula orgánicamente los seres humanos en relación con la naturaleza y la tecnología (Max-Neef, Elizalde, & Hopenhayn, 1986).

Ahora, para lograr una teorización sistémica y sinérgica plantean que las satisfacciones se deben avanzar desde una clasificación por lo existencial a un criterio axiológico. Una manera de entender las satisfacciones es por los medios en los cuales se logran apelando lo existencial, es decir, en cuanto al ser como crecimiento personal y al poseer como los bienes materiales necesarios. En cambio, avanzando al criterio axiológico la visión cambia a las potencialidades humanas y, por ende, los satisfactores que se requieren surgen de la relación sistémica entre las nueve necesidades humanas fundamentales y la clasificación existencial en ser, tener, hacer y estar (Max-Neef, Elizalde, & Hopenhayn, 1986).

Para Boisier existen una serie de concordancias teóricas y de postulaciones con respecto al desarrollo que las planteadas por Max-Neef y cómo ambos trabajos fueron realizados de manera separada apuntan a los mismos propósitos (Boisier, 2001). En esta investigación entendemos que se debe avanzar a una concepción del desarrollo desde un enfoque territorial.

El economista Vásquez-Barquero (2000) plantea que la globalización ha reforzado las relaciones económicas, políticas e institucionales de los países provocando la vinculación del territorio a la dinámica económica, y sus decisiones productivas se dan por los actores inversionistas dado por los factores de atracción del territorio. La globalización y la restructuración productiva afectan a todo el sistema.

Por ende, lo que plantea el autor es una ‘teoría del desarrollo endógeno’ porque:

“identifica una senda de desarrollo auto sostenido, de carácter endógeno, al argumentar que los factores, que contribuyen al proceso de acumulación de capital, generan economías, externas e internas, de escala, reducen los costes generales y los costes de transacción y favorecen las economías de diversidad” (Vásquez-Barquero, 2000, pág. 52).

La mirada economicista de Vásquez-Barquero no toma en cuenta las relaciones de poder que existen ante una interacción, como las disputas internas dentro de un territorio o que la inserción de un territorio está dentro de un contexto estructural de relaciones. Hay que avanzar a teorías que aborden más dimensiones en el proceso analítico de un desarrollo territorial.

Dado esto, abordaremos el desarrollo desde una perspectiva territorial donde se van a entender a éste como un sistema complejo.

El planteamiento de Boisier es lo que denomina desarrollo territorial y a través del análisis de la teoría de sistema entiende que la característica del desarrollo es “*una propiedad emergente de un sistema territorial dinámico complejo adaptativo y altamente sinergizado*” (Boisier, 2006, pág. 62). Cuando habla de propiedades emergentes entiende a fenómenos que surgen de la interacción sistémica o de las características funcionales que surgen a partir de la naturaleza de sus componentes y de las forzosas relaciones que tensionan (Boisier, 2006).

Cuando cada sistema simple, elemento único del sistema sin interacción, comienza a interactuar con otro sistema simple van tomando formas de sistemas complejos y un comportamiento sistémico, a lo que Boisier llama complejidad emergente que empiezan a regularse, se auto-organiza y se convierte en un fenómeno repetitivo que se conceptualiza y se vuelve una simplicidad emergente (Boisier, 2006). El proceso se reinicia cuando esta nueva simplicidad emergente vuelve a interactuar con otros sistemas simples generando nuevamente una complejidad emergente.

“Los sistemas complejos explican cómo es que se pueden formar propiedades y fenómenos nuevos (emergente), al interactuar los elementos de un sistema. Estas propiedades no salen de la nada por el hecho de no estar en los elementos. Salen de las interacciones entre ellos” (Boisier, 2006, pág. 63).

Importante es entender que la complejidad se mide por la variedad de un sistema y por lo tanto, *“el número de estados que puede producir un sistema es una medida de su variedad y por tanto de su complejidad”* (Boisier, 2006, pág. 64).

Por ende, una organización que se compone de muchos elementos puede generar una gran cantidad de posibilidades de estados que ponen en riesgo el sistema mismo, de ahí la necesidad de organizarlos. Para ello existen tres maneras: la primera es simplemente absorber la variedad generando sistemas estáticos, algo muy utilizado por el sistema capitalista; la segunda manera es reducir la variedad para que se reduzcan los estados posibles; o, la tercera, amplificar la variedad en el elemento de control que para equipar al sistema (Boisier, 2006).

Entonces, tanto la amplificación como la reducción de variedad se deben acompañar mutuamente producto que la globalización a complejizado las relaciones entre los distintos territorios apuntando a la amplificar la variedad para no desaparecer, es decir, *“el aumento de la complejidad se transformará en la pieza maestra de toda estrategia territorial de desarrollo”* (Boisier, 2006, pág. 65). De ahí el proceso dialéctico de destruir las barreras del estado-nación para la globalización pero arraigarse en una identidad, lo que hace que el “sistema-mundo” sea una verdadera sinapsis neuronal (Boisier, 2006).

Como el desarrollo requiere de la interacción se da entonces un sistema de interacciones que se denomina sinergia.

“La sinergia incluye un conjunto de seres. Cada uno de estos seres aporta su particular carácter a las interacciones sinérgicas. Estos caracteres que los seres humanos aportan a sus interacciones en la sinergia incluyen todas las potencialidades y disponibilidades, incluyendo sus experiencias, creencias y objetivos que son parte de sus cosmovisiones. Además de los seres y sus cosmovisiones, la sinergia también contiene las interacciones y los patrones interactivos desarrollados entre estos seres. Finalmente, sinergia incluye los particulares usos que sus participantes hacen de los otros, como medios o como instrumento. Los participantes en la sinergia se sirven unos a otros como instrumentos o medios toda vez que ellos funcionan como mediadores o medios mediante los cuales otros participantes en la sinergia interactúan entre sí” (Boisier, 2006, pág. 68).

Esta coordinación que se provoca en la sinergia por la interacción de los seres humanos, es el principio de la energía que se logra mediante el conjunto de seres que

interactúan generando un conocimiento para enlazar posibilidades de acción dentro de los estados posibles que pueda tomar el sistema dado la variedad de su complejidad, produciéndose fines comunes que conforman una sociedad (Boisier, 2006).

La interacción dentro de los elementos que conforman un sistema como la interacción con otros sistemas va a ser primordial para la aparición de emergencia, es decir, desarrollo (Boisier, 2006)

Por lo tanto, el desarrollo para este autor no es más que:

“un proceso multidimensional que en forma paulatina acumula –en un sistema territorial- las condiciones que mediante mecanismos sinápticos y sinérgicos harán que en la dinámica de una emergencia evolutiva en un momento dado emerja un nuevo estado del sistema al cual con propiedad se puede denominar como desarrollo” (Boisier, 2006, pág. 97).

Dentro de un sistema territorial Boisier (2006) plantea seis sub-sistemas que en su interacción producen desarrollo. El primer sub-sistema son el conjunto de valores, tanto universales y singulares del territorio, que conforma la comunidad imaginada. Los otros sub-sistema son los actores como agentes de desarrollo como las organizaciones públicas y privadas, en donde no tan solo se busca cuantas existen en el territorio, sino cuan flexible son en sus decisiones y las conductas en sus relaciones. Los últimos tres son los procedimientos en cómo se gobierna y administra el territorio, el capital económico y los capitales intangibles.

Para esta investigación nos centraremos en los valores, procedimientos, el capital económico y algunos capitales intangibles como el capital social, institucional y psicosocial.

### **2.3 Crisis y conflicto**

Estos dos conceptos no pueden tomarse como sinónimos, ya que apuntan a dimensiones analíticas diferentes. El concepto de crisis lo tomaremos como un análisis de nivel estructural, y en este caso desde una interacción sistémica, mientras que el concepto conflicto se da en el nivel de los actores con implicancia estructurales.

Ahora, para entender una crisis de desarrollo territorial, Boisier no tiene los elementos analíticos necesarios, ya que al entender el territorio como sistema las problemáticas que tendrían solo se basaría desde su variabilidad olvidando que todo sistema que se relaciona en un entorno complejo, *“es más bien un entorno secundario con estructuras de relevancia históricamente cambiantes”* (Habermas, 2002, pág. 325). Es decir, el entorno surge del sistema y es consecuencia histórica de relaciones entre actores y capitales que influyen en la variabilidad del sistema.

Dado esto, es necesario buscar las dimensiones analíticas sobre un concepto de crisis acorde al concepto de desarrollo territorial planteado.

Después de la última crisis financiera se han agudizado las discusiones en torno a las perspectivas de crisis. Para Márquez Cobarrubias se pueden encontrar tres vertientes paradigmáticas: convencional, heterodoxa y crítica (2010).

La primera vertiente paradigmática es la que se acerca a la perspectiva neoliberal. Esta entiende como un problema focalizado en el sistema financiero, de corta duración y la salida a ésta es a través del rescate de los grandes capitales por parte del Estado. En cambio la segunda vertiente, también va a entender como un problema focalizado en el sistema financiero, pero es producto de la desregulación neoliberal donde es solucionada por una mayor participación del Estado.

La última vertiente ve la crisis *“desde distintos ángulos, como estructura, sistema y civilizatoria, además de que le coloca los atributos de global, multidimensional y de largo plazo”* (Márquez, 2010, pág. 440). Por lo cual, el capitalismo ha generado una serie de deterioros en los cimientos económicos, sociales y ambientales dado por las estrategias de amplio del modelo provocando una crisis general del capitalismo mundial, ya que *“el afán de ampliar los márgenes de ganancia ha deteriorado las condiciones materiales de vida y trabajo de la mayoría de la población”* (Márquez, 2010, pág. 442).

De esta forma, para el autor la crisis se vuelve una reproducción de las malas condiciones de vida humana y de las grandes riquezas para el mantenimiento del capitalismo. Es por eso que se habla de una crisis sistémica porque abarca a todo el capitalismo; estructural ya que esta en distintos niveles y dimensiones; y civilizatoria porque pone en grave riesgo el metabolismo social hombre-naturaleza (Márquez, 2010).

En esta investigación, el concepto de crisis será entendido como un concepto analítico, como resultado de las interacciones de los sistemas que conforman un territorio. Es decir, para entender como un territorio entra en crisis lo abordaremos sobre lo que Jünger Habermas llama colonización del sistema al mundo de la vida, ya que los medios de control del sistema, dinero y poder, ingresan a un mundo de vida racionalizado colisionando con las estructuras comunicativas afectando las esferas de las acciones orientadas al entendimiento (Habermas, 1992).

Por lo tanto *“las crisis surgen cuando la estructura de un sistema de sociedad admite menos posibilidades de resolver problemas que las requeridas para su conservación”* (Habermas, 1989, págs. 16-17).

En la fase de capitalismo que Habermas denomina tardío, el sistema político tiene que complementar al sistema económico para mantener el proceso de acumulación y mantener legitimado la diferenciación de clases producida (Habermas, 1989). Esto queda revelado en los input y output que se da entre el sistema económico, el sistema político y el sistema sociocultural.

Cuando las interacciones se dan a nivel de sistema, el sistema político tiene que absorber las consecuencias producidas por el proceso de acumulación, mientras que el sistema económico entrega el financiamiento que tiene que redistribuir el sistema político. Cuando las interacciones se dan a nivel de mundo de la vida, el sistema político entrega los rendimientos administrativos que permiten la legitimidad de su funcionamiento, mientras que el sistema sociocultural entrega las motivaciones para la participación del proceso de acumulación (Habermas, 1989).

De este modo, las crisis surgen a nivel de integración sistémica y son por causas internas al intentar reformar en el sistema su capacidad de autogobierno y por variabilidad del ambiente, provocando contradicciones estructurales producto de su variación de los límites sistémicos y patrimonio del sistema amenazando la identidad de éste (Habermas, 1989).

El resultado complejo que han alcanzado los sistemas de sociedad hace entender que las tendencias de crisis ya no tan solo se dan en el sistema económico como lo había abarcado Marx, sino que es necesario expandirlo a otros sistemas del sistema de sociedad, es decir, el sistema político y socio-cultural (Habermas, 1989).

Si el sistema económico no genera un proceso de acumulación se llega a crisis económicas, pero si el sistema político no garantiza un crecimiento económico por falta de planificación se llega a crisis de racionalidad, o cuando éste no puede satisfacer las expectativas de demandas se llega a una crisis de legitimidad, y por último, cuando las posturas individuales dificultan la integración sistémica se llega a una crisis de motivación (Habermas, 1989).

En la colonización de sistema al mundo de la vida, los medios de control, dinero y poder, van emplazando las propiedades de la acción orientada al entendimiento, generando nuevos tipos de conflictos (Habermas, 1992). Los nuevos movimientos sociales revelarían los límites de esa colonización.

En cambio, el concepto de conflicto ya había aparecido con Melucci para definir una de las dimensiones del sistema multipolar de la acción colectiva. Será la misma definición de este autor que utilizaremos para definir el concepto.

El autor con respecto al conflicto había señalado lo siguiente: *“defino conflicto como una relación entre actores opuestos, luchando por los mismos recursos a los cuales ambos dan valor”* (Melucci, 1999, pág. 46). Lo que apunta es a la disputa de los actores a elementos producidos por el sistema en que se desenvuelven.

A la respuesta de cuáles son esos elementos que son producidos y puesto en disputa por los actores, el autor parte de la premisa de la complejidad que han alcanzados las sociedades contemporáneas y, dado esto, los conflictos se deben entender de la siguiente manera:

“Los conflictos surgen en aquellas áreas del sistema que son directamente afectadas por los flujos más intensos de información y de símbolos, pero que a la vez reciben las presiones más fuertes para que se sometan. Los actores que participan en estos conflictos son temporales y el propósito de su acción es revelar a la sociedad los dilemas vitales que han surgido en su interior”. (Melucci, 1999, pág. 15).

Por lo tanto, la disputa esta en el significado que le otorgamos a diferentes aspecto de nuestra realidad. Los códigos culturales que dominan el sistema se vuelven confusos para los actores y entran a disputar su valoración. Por ende, los movimientos sociales intentan difundir su mensaje respecto a su posición en el dilema que se crea e instalar los conflictos producidos por las valoraciones culturales en disputa al resto de la sociedad.

## **2.4 Los movimientos sociales y conflictos territoriales**

En este apartado mostraremos algunos ejemplos donde el desarrollo teórico analítico de autoras y autores sobre la importancia de los movimientos sociales para estudiar conflictos que se caracterizan en territorios. Esta discusión se mostrará desde diferentes disciplinas que se desenvuelven en las ciencias sociales.

Para Svampa (2012), en América Latina hay que reflexionar la situación del capitalismo desde la inflexión extractivista, vinculado al modelo de acumulación del sistema identificado en el ‘Consenso de los commodities’ donde busca la extracción y exportación de bienes naturales a gran escala; y ‘ambientalización’ de las luchas sociales dado el giro ecoterritorial que han tenido los movimientos sociales en la resistencia de estos mega proyectos, poniendo el énfasis en la defensa del territorio.

El Consenso de los commodities es un nuevo orden político y económico, en el cual, en el modelo de crecimiento se ven fisuras estructurales dado la demanda de materias prima y bienes de consumo que tiene a Latinoamérica dando un giro a una nueva economía de

enclave por el ingreso de potencias emergentes imponiendo una relación desigual en el intercambio comercial (Svampa, 2012).

Además, en las lógicas de acumulación existe una profundización de las dinámicas de despojo de tierras, recursos y territorios, generando nuevas formas de dependencia y consolidándose un sistema de dominación dado *“la emergencia de un discurso único que a una serie de ambivalencias, contradicciones y paradojas que van marcando la coexistencia y entrelazamientos entre ideología neoliberal y neodesarrollismo progresista”* (Svampa, 2012, pág. 18).

Para la autora, los conflictos socioambientales, además de la lucha por los recursos naturales y territorios en un contexto de asimetría de poder, *“van estableciendo una disputa acerca de lo que se entiende por desarrollo”* (Svampa, 2012, pág. 19). De esta forma, los movimientos sociales ambientalistas han generado nuevas formas de movilización y participación ciudadana, incluyendo a las organizaciones no gubernamentales como aliados externos que le dan más potencia a dichos movimientos, aunque *“lo más novedoso es la articulación entre actores diferentes (...) lo cual se ha venido traduciendo en un diálogo de saberes y disciplinas”* (Svampa, 2012, pág. 20) en la conformación de un discurso contra hegemónico resaltando los saberes locales y las raíces campesino indígenas.

Pero para Bengoa y otros investigadores (Abramovay, Berdegué, Escobal, Ronaboldo, Munk, Schejtman), es necesario en el desarrollo dar un giro hacia el territorio, ya que como espacio construido producto de la interacción social le entrega una dimensión subjetiva que es necesario abordar. De ahí la necesidad de estudiar a los movimientos sociales por el impacto que provocan en el territorio (Abramovay, y otros, 2007).

“Los movimientos sociales abren espacios, modifican reglas y costumbres (instituciones) y propician logros que jamás habrían sido alcanzados de no ser por sus organizaciones y luchas. Los cambios institucionales promovidos por los movimientos sociales contribuyen y son decisivos al desarrollo territorial” (Abramovay, y otros, 2007, pág. 20).

La importancia que le dan estos autores a los movimientos sociales es porque, para ellos, generan cinco contribuciones básicas: amplían los límites de la esfera pública,

introducen nuevos temas que son necesarios debatir, son importantes en la democratización y en la toma de decisiones, provocan transformaciones en la matriz de relaciones sociales, y *“son elementos indispensables para que poblaciones, hasta entonces excluidas, se conviertan en protagonistas, actores de la vida social”* (Abramovay, y otros, 2007, pág. 24).

En cambio, el historiador Gabriel Salazar se preocupa de los movimientos sociales por su capacidad de auto aprendizaje y reflexión. Para él ‘la cultura social’ es lo que le da el poder a los movimientos al ser generado por la memoria de los actores, por las ‘injusticias y agravios’ provocados por el sistema de dominación, los modos que tiene el movimiento de recaudar y administrar sus propios recursos, como también el modo de organizarse y de poner en sus propuestas sus fines, valores y modelos alternativos. De esta manera, se conforma un cuerpo cultural que se convierte en la energía motivadora de los movimientos y configuran un modelo alternativo a realizar (Salazar, 2012).

El autor le otorga importancia al cambio cultural de los movimientos sociales que hizo Touraine, provocando que la reflexión teórica sobre ellos se enfocara en el rol de la cultura, el conocimiento y autoeducación en la formación y desarrollo que tienen éstos, además de la proyección de su poder socio-cultural hacia el cambio social global y/o hacia el Estado, dado su empoderamiento y oportunidad política (Salazar, 2012).

Ante lo señalado, enfatiza la razón histórica de los movimientos porque crean su propia cultura diferenciada del sistema dominante, lo que lo hace plantear dos tipos de movimientos: ajustar el sistema desde sus propios diseños o cambiarlos por completo (Salazar, 2012).

“El movimiento se inicia cuando los sujetos sociales perciben o sufren los dichos desperfectos, sigue cuando ellos van desarrollando sus recursos culturales estratégicos, y madura cuando, en un momento dado (<<oportunidad política>>) el movimiento emerge en el espacio público para realizar los cambios (parciales o totales) que señalan sus objetivos” (Salazar, 2012, pág. 414).

Por lo tanto, Salazar “logra descubrir los elementos que identifican la profunda dicotomía que separa a los movimientos sociales y a la clase política” (Goicovic, 1998, pág.

221), lo que hace que éstos sean en Chile los que alteran las bases del sistema neoliberal y tengan un proyecto social humanizador (Goicovic, 1998).

Desde la mirada de la geografía, Bernardo Fernández plantea que se pueden realizar lecturas geográficas desde las acciones de los movimientos sociales por la producción y construcción de espacios que se da por la acción política:

“Del mismo modo que algunos movimientos transformación espacios en territorios, también se territorializan y son desterritorializados y se reterritorializan y cargan consigo sus territorialidades, sus identidades territoriales, constituyendo una pluriterritorialidad. La transformación del espacio en territorio se da por medio de la conflictualidad, definida por el estado permanente de conflictos en el enfrentamiento entre las fuerzas políticas que intentan crear, conquistar y controlar sus territorios. La creación o conquista de un territorio puede ocurrir con la desterritorialización y con la reterritorialización. Los territorios se movilizan también por la conflictualidad. El territorio es espacio de vida y muerte, de libertad y de resistencia. Por esta razón carga en sí, su identidad, que expresa su territorialidad” (Fernandes, 2005, pág. s/n).<sup>1</sup>

Desde este punto de vista, el autor critica la mirada sociológica de los movimientos sociales porque solo se enfoca en las formas de organización y relaciones sociales, sin entender que éstas se producen en el espacio (Fernandes, 2005).

Dado esto, esos espacios al ser materializados se pueden mapear geográficamente entendiendo que todo movimiento es socioespacial y socioterritorial, donde el segundo tiene como objetivo construir espacio político promoviendo otro tipo de territorio mientras que el primero solo produce espacio (Fernandes, 2005).

“Movimiento social y movimiento socioterritorial son un mismo sujeto colectivo o grupo social que se organiza para desarrollar una determinada acción en defensa de sus intereses, en posibles enfrentamientos y conflictos, con el objetivo de la transformación de la realidad” (Fernandes, 2005, pág. s/n).

---

<sup>1</sup> El artículo original en portugués se puede encontrar en OSAL : Observatorio Social de América Latina. Año 6 no. 16 (jun. 2005- ). Buenos Aires: CLACSO, 2005.

## Capítulo 3: Marco metodológico

En este capítulo se presenta el marco metodológico de esta investigación, a saber el tipo de estudio y diseño, el universo-muestra, las técnicas de producción y análisis de datos, la calidad del diseño y las condiciones éticas de ésta.

### 3.1 Tipo de estudio

El tipo de estudio es de carácter ‘descriptivo’, ya que representa las aristas de un conflicto social, mediado por un movimiento social, y la manera que se revelan problemáticas en el desarrollo territorial, manifestando una crisis. Dado esto, proceder de una manera descriptiva se da “*mediante algunas o varias estrategias de investigación (...). De ellas, el investigador obtendrá información que le servirá en la caracterización del fenómeno que analiza*” (Cea D`Ancona, 2001, pág. 109).

Por lo tanto, el estudio se abordó desde los actores en conflicto buscando la identificación de sus argumentos y problemáticas que identifican del desarrollo territorial de la ciudad-puerto de Valparaíso.

### 3.2 Tipo de diseño

El diseño es cualitativo, ya que se sitúa desde la observación de los objetos codificados que se dan en una base argumentativa. Por ende, el investigador cualitativo se posiciona en el orden de los significados y sus reglas de significación para alcanzar la estructura de observación del otro, logrando conocer la sociedad a través de sus redes intersubjetivas, es decir, la realidad se ordena desde dentro (Canales, 2006). Por lo tanto, se analizaron los argumentos de los actores en conflicto como base del estudio.

Además, es no experimental, porque en ningún momento se pretende manipular o relacionar variables y saber sus resultados aislándolo de su contexto cotidiano, y la investigación se realizara en un solo momento, es decir, de carácter transversal.

Por último, esta investigación partió de manera proyectada, ya que al ser más estructurado, se puede realizar a corto plazo y se conoce literatura respecto al fenómeno (Miles y Huberman en Valles, 2000), pero también la investigación cualitativa tiene un grado de flexibilidad para poder alterar el proceso, sobre todo, en la recogida de datos (Marshall y Rossman en Valles, 2000).

Por lo cual, ocurrieron cambios en los conceptos analíticos que se pretendieron ocupar en el inicio de la investigación y que al momento del trabajo de campo emergieron nuevas dimensiones que no fueron consideradas, por lo que se tuvo que volver al trabajo de los conceptos analíticos para el proceso de análisis de datos.

### **3.3 Universo/Muestra**

El tipo de muestra que se utilizó es no probabilística, porque existe una selección de los sujetos y no de forma aleatoria. Las muestras no probabilística *“se caracterizan por la presencia del juicio personal del muestrista en la estrategia de selección de elementos”* (Vivanco, 2006, pág. 145).

De esta manera, el universo teórico de la investigación son los conflictos sociales, movimientos sociales y desarrollo territorial, mientras que el universo empírico es el movimiento social “No al Mall Barón” y la ciudad-puerto de Valparaíso. Así, la unidad de información y análisis serán los argumentos de las organizaciones que se constituyen a favor y en contra del conflicto. El tamaño muestral quedó constituido por doce organizaciones de la ciudad-puerto de Valparaíso, donde seis son parte del movimiento social a estudiar y seis que están a favor del de la construcción del mall.

En el siguiente cuadro se muestra el total de organizaciones seleccionadas y cuales fueron entrevistadas. De éstas, las que no se pudieron realizar es porque al final ellas desistieron en último momento.

Cuadro n°1  
Muestreo de organizaciones para investigación

Organización	Postura	Fecha entrevista	Sigla en la investigación
Dirección de Obras Municipalidad	Favor	12/03/2014	DOM
Empresa Portuaria de Valparaíso	Favor	31/03/2014	EPV
Sindicato Interempresas Nacional de Trabajadores de Agencias de Aduana de Chile	Contra	27/02/2014	SINTAACH
Federación de Choferes de Camiones V	Contra	27/03/2014	FCCV
Junta de Vecinos Cerro Bellavista	Contra	08/01/2014	JVCB
Mall Plaza Barón	Favor	12/08/2014	MPB
Concejal de Valparaíso	Favor	07/05/2014	CV
Comité Poblacional Defensa y Desarrollo de Valparaíso	Favor	24/07/2014	CPDDV
Junta Vecinal Cerro Esperanza	Favor	03/06/2014	JVCE
Federaciones de Transportistas Portuarios	Contra	27/02/2014	FTP
Cámara de Comercio y Turismo de Valparaíso	Contra	28/03/2014	CCTV
Junta Vecinal Cerro Concepción	Contra	20/03/2014	JVCC
Corporación Nacional de Gente del Mar	Contra	14/03/2014	(se desechó entrevista por dificultad de audio)
Asociación de Anticuarios Plaza O'Higgins	Favor	No se realizó	
Coordinadora Defensa de las Ciudades Puerto	Contra	No se realizó	
Asociación Nacional de Naves	Contra	No se realizó	

Fuente: elaboración propia.

El tipo de muestreo fue 'intencional', ya que *“en este caso el investigador seleccionará a los entrevistados de acuerdo con un conjunto de criterios relevantes, que obviamente pueden cambiar de una investigación a otra”* (Marradi, Archenti, & Piovani, 2007, pág. 222).

Los criterios relevantes se dan en la estrategia muestral y se hizo en base a *“la homogeneidad/heterogeneidad de la población de referencia desde el punto de vista de las cuestiones en estudio”* (Marradi, Archenti, & Piovani, 2007, pág. 222).

De este modo, el criterio de la muestra plantean una homogeneidad externa es que todos los actores pertenecen a la ciudad de Valparaíso y la heterogeneidad externa es que la posición social de los actores se establecieron por las relaciones sociales construidas en el territorio. En cambio, la homogeneidad interna es la existencia de un conflicto común,

mientras que la heterogeneidad interna es la postura de las organizaciones respecto al conflicto.

Los criterios de selección de la muestra se basaron en organizaciones que: hayan participado de manifestaciones públicas, que realizaran pública su postura ante el conflicto y las que estuvieron a cargo del proyecto retail. En este sentido, se incluirán a los sindicatos de trabajadores, cuerpos colegiados, asociaciones de pequeños y medianos empresarios, las distintas formas de organización que tiene la ciudadanía.

Se excluyeron a las instituciones estatales provinciales, regionales o nacionales, organizaciones políticas, representantes parlamentarios y federaciones estudiantiles. Esto porque, son actores que se desenvuelven en problemáticas nacionales y sus opiniones y acciones sobre el proyecto retail responden a la contingencia dada la mediatización del conflicto.

Los criterios para abordar una investigación van desde las consideraciones pragmáticas, de accesibilidad, recursos disponibles, como también seleccionando contextos (Valles, 2000). En este caso, es de carácter pragmático, ya que el investigador vive en la misma ciudad donde el fenómeno se desarrolla.

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

Para esta investigación se usó la entrevista como técnica de producción de datos, ya que:

“es la mínima expresión de un sistema comunicativo que se retroalimenta y que, como sistema abierto, (...) como el resultado de una circularidad interaccional cuyos resultados dependen de la organización concreta y sucesiva de las secuencias comunicativas y no de la simple programación del canal de información” (Alonso, 1998, pág. 80).

Por lo cual, la entrevista es *“un constructo comunicativo, no un simple registro de discursos que hablan al sujeto”* (Alonso, 1998, pág. 78) y *“una forma especial de conversación profesional”* (Marradi, Archenti, & Piovani, 2007, pág. 216).

En este caso, la entrevista permite tener un acercamiento a la variedad de organizaciones que constituyen el movimiento social y a las organizaciones que apoyan el proyecto retail, donde se puedan reflejar sus distintos puntos de vista como también sus diferencias, en base a la pregunta y objetivos de la investigación. Además, para poder acercarse a los actores fue importante que el investigador tenga conocimiento de los temas a abordar en la conversación (Marradi, Archenti, & Piovani, 2007).

Dado el ‘grado de espontaneidad de la interacción verbal’ según Marradi, Archenti y Piovani (2007), la entrevista se realizó a través de un contacto personal y fue semiestructurada, porque la conversación se direccionó por un guión, pero se mantuvo cierto grado de libertad para que sea una conversación, evitando una comunicación de pregunta/respuesta.

Las fechas en que se realizaron las entrevistas fueron desde enero de 2014 hasta junio de 2014. Solo se aplazó la entrevista de Mall Plaza Barón para realizarla en agosto de 2014 por la dificultad de acceder a la organización y la importancia que tenía en la investigación.<sup>2</sup>

### **3.5 Técnica de análisis de datos**

La técnica de análisis de datos que se utilizó es el análisis de discurso. Si bien, el análisis de discurso se considera tanto un campo de estudio, es también una técnica de análisis (Sayago, 2014), *“en ese sentido, analizar el discurso que circula en la sociedad es analizar una forma de acción social (...), por lo mismo, resulta importante analizar los discursos y así tratar de leer la realidad social”* (Santander, 2011, pág. 210). Por esto, no existe ‘la’ técnica de análisis sino es una caja de herramientas disponible para el investigador (Sayago, 2014).

El uso de esta técnica es *“mediante la atenta observación de un criterio de pertenencia y de rigurosidad que guíe la selección de las categorías apropiadas y el diseño*

---

<sup>2</sup> La pauta utilizada se encuentra en el anexo número uno.

*de los procedimientos de análisis*” (Sayago, 2014, pág. 3). Para poder seleccionar esas categorías analíticas apropiadas siempre se debe tener en cuenta el marco teórico que se construyó para la investigación, ya que *“es un lente con el cual miramos la realidad”* (Santander, 2011, pág. 215).

La técnica de análisis de discurso comenzará de la siguiente manera:

“...con un proceso de codificación consistente en el etiquetamiento y la desagregación de pasajes textuales de acuerdo con la categoría buscada. El etiquetamiento o rotulación es la identificación de un pasaje como realización de una categoría determinada. La desagregación es la extracción de estos pasajes.” (Sayago, 2014, pág. 5).<sup>3</sup>

Esta primera etapa permitió ordenar las entrevistas en categorías que se tenían previas a las entrevistas y las que iban emergiendo en el trabajo de análisis y así obtener una estructura argumentativa de diferentes actores sobre una misma temática. Para el proceso de etiqueta y desagregación de la unidad de análisis se utilizó el programa computacional ATLAS.ti 6.2, ya que éste tiene las funcionalidades requeridas para este proceso.

Después del proceso de etiquetamiento y desagregación, viene un nuevo proceso:

“Una vez que señalamos mediante etiquetas los fragmentos, estos son extraídos de las UA y son reagrupados en un nuevo texto, el que nos permitirá reconocer semejanzas y diferencias. Podemos utilizar subetiquetas para marcar estos matices y para subespecificar cada categoría” (Sayago, 2014, pág. 6).

El programa ATLAS.ti 6.2 permitió hacer este proceso de reagregación, ya que posibilita obtener nuevos textos a partir de las categorías etiquetadas en las unidades de análisis.

Con estos nuevos textos se hizo el siguiente análisis de forma manual. Primero, se analizó qué es lo que decía para poder identificar los distintos argumentos sobre la temática. En segundo lugar, se analizó desde que organización se daba la argumentación para poder hacer un cruce de lo que se dice y desde donde lo dice. Por último, se analizó la manera en

---

<sup>3</sup> En el anexo número dos aparecen las categorías utilizadas en esta investigación. Cabe señalar que las categorías sin color de fondo fueron consideradas previas al trabajo de análisis y las categorías con color se agregaron en el trabajo de análisis.

cómo validaba lo que se estaba diciendo, realizando polos de identificación que era desde lo técnico hacia lo subjetivo.

### **3.6 Calidad de diseño**

Para Valles la calidad del diseño se basa en criterios de confiabilidad, que son desarrollados desde la metodología cuantitativa hacia la metodología cualitativa, creando tres criterios: credibilidad, transferibilidad y dependencia (2000).

“La credibilidad de un estudio cualitativo se relaciona con el uso que se haya hecho de un conjunto de recursos técnicos” (Valles, 2000, pág. 104). Por lo tanto, primero se revisó la existencia de investigación relacionadas con esta. Toda la construcción de pauta de entrevista, códigos de análisis y cantidad de organizaciones entrevistadas fueron revisados por la profesora guía de esta investigación. Además, se hizo contacto previo con las organizaciones antes de hacer la entrevista, todas las entrevistas fueron grabadas en audio y se realizó su proceso de transcripción para comenzar su análisis.

“La transferibilidad se logra, sobre todo, a través de los diversos procedimientos de muestreo cualitativo (...) en contraposición a los procedimientos cuantitativos de muestreo probabilístico” (Valles, 2000, pág. 104). Como se ha mencionado anteriormente, es un muestreo intencional donde se explicaron los criterios de selección, basados en la heterogeneidad y homogeneidad de la muestra, y la selección de las organizaciones fue revisada con la profesora guía de esta investigación.

Y la Dependencia “se hace operativa mediante una suerte de auditoría externa” (Valles, 1999, Pág. 104). Como parte del proceso del objetivo de esta memoria, se enviará a una profesora informante para una revisión y evaluación externa.

### **3.7 Condiciones éticas**

Las condiciones éticas de esta investigación fueron las siguientes:

- 1) La realización de la entrevista se contactó primero a la organización para explicar el motivo de esta. Si bien, ninguno tuvo objeción en realizarla, ya que su postura era pública, se considera para el análisis y en la publicación de la memoria a la organización, manteniendo el anonimato de la persona entrevistada.
- 2) No se realizaron preguntas tendenciosas por parte del entrevistador hacia el entrevistado y no se abordó cualquier otro tema que no haya sido informado previamente a la organización.

## **Capítulo 4: El movimiento social “NO al Mall Barón”**

En este capítulo, se mostrarán los resultados de los análisis relacionados con el movimiento social “NO al Mall Barón” señalando la formación de este movimiento como sistema de acción y otras dimensiones como aporte al estudio de los sistemas de acción, como la contribución de dimensiones subjetivas en su creación y la movilización de recursos. También, se mostrará algunos elementos que pueden indicar la existencia de un contra-movimiento.

### **4.1 Formación del sistema de acción**

En este primer punto, partiremos el análisis desde la formación del movimiento, desde donde surge las primeras coordinaciones para oponerse al proyecto retail Mall Plaza Barón. Según los datos se observa que el sistema de acción surge de los sectores vinculados a las organizaciones relacionadas con la actividad marítima y portuaria.

A medida que se forma una dinámica interna se van sumando otros actores pertenecientes a la ciudad-puerto de Valparaíso, como son los empresarios locales, sectores relacionados con el mundo académico, jurídico y las organizaciones ciudadanas.

#### **4.1.1 Inicio de “NO al Mall Barón”**

Las claves del inicio de este sistema de acción se pueden encontrar, por ejemplo, en el extracto de esta entrevista con los camioneros de la quinta región:

“Mira nosotros, eh..., en el año..., dos mil..., debe haber sido el dos mil siete, o por lo menos el dos mil ocho, o antes, no me acuerdo muy bien. Nosotros hicimos un movimiento con respecto... a cuando se hizo el cambio de uso de suelo, el {sercionat (no se entiende 5:36)}, que se voto en la Municipalidad de Valparaíso.” (FCCV).

El cambio del uso de suelo en el borde costero del sector de Barón se realizó en el 2005 y con modificaciones en el 2009 (Municipalidad de Valparaíso, 2005). Pero es el 2006 cuando se aprueba el mega-proyecto en este lugar y aparecen objeciones por parte de organizaciones (Plataforma Urbana, 2006).

Ahora, en el año 2011 organizaciones empresariales y de trabajadores relacionadas con la actividad marítima y portuaria crearon una coordinadora con el propósito de articular demandas relacionadas con el sector. La siguiente cita aclara cómo se formó ésta para oponerse al proyecto retail:

Pero... nosotros formamos una organización que se llama..., eh..., la Coordinadora..., (...) esa la formamos los... como siete gremios. Que tienen que ver todo con el área del comercio exterior. Están las agencias de aduana, empleados de las agencias de aduana. Están los... trabajadores marítimos de las naves. Eh..., hay gente de aduanas Chile, del... del ANFACH. (...) los camioneros y ahí están los navieros. Están metidos todos en el tema de defender los bordes costeros y defender... el patrimonio de las ciudades puertos. (FCCV).

Se llamó Coordinadora en Defensa Ciudades y Puertos (CDCP) y la compusieron: Cámara Aduanera, Asociación Nacional de Agentes de Naves (ASONAVE), Asociación Nacional de Funcionarios de Aduanas (ANFACH), Federación de Transportistas de la Quinta Región (FED Quinta), Confederación de Gente de Mar (CONGEMAR), Asociación Nacional de Agentes de Aduanas (ANAGENA), Sindicato de Trabajadores de Agencias de Aduanas (SINTAACH), Sindicato de Oficiales de la Marina Mercante y Federación de Tripulantes de la Marina Mercante

Imagen n°3



Fuente: eslogan CDCP en un lienzo. Marcha "NO al Mall Barón". Plaza Sotomayor, Valparaíso, octubre 2013. Trabajo de campo. Archivo del autor.

Surge en ese año para enfrentar en conjunto objeciones a la Agenda de Impulso Competitivo del Ministerio de Economía en el gobierno de Sebastián Piñera (Mundo Marítimo, 2011). Las medidas cuestionadas son sobre la competencia en el transporte marítimo de carga y pasajeros, instalar almacenes extra-portuario fuera de la jurisdicción aduanera actual, operaciones de intermediarios de carga en el servicio de aduana,

transportistas multimodales de carga y modernizar el Servicio Nacional de Aduana (CIEPLAN, 2011).

Además, en ese año la coordinadora comienza a preparar las acciones judiciales y otras medidas en contra del proyecto Mall Plaza Barón (La Segunda, 2011). En octubre se interpuso en el Quinto Juzgado Civil de Valparaíso una demanda por nulidad pública para el contrato entre EPV y Mall Plaza y en la PDI una querrela por fraude al fisco en contra de Harald Jaeder (La Otra Voz, 2012).

En junio del 2013 se interpuso en la Brigada de Delitos Medioambientales de la PDI por daño patrimonial incurrido por EPV y Mall Plaza (Diario U de Chile, 2013) y en noviembre de ese año el 2° Juzgado Civil de Valparaíso paraliza las obras del proyecto retail por vulneración al patrimonio arqueológico (La Tercera, 2013). Además, se realizó una demanda a la Superintendencia de Medio Ambiente (El Martutino, 2013) y se confeccionó un informe para observadores de la UNESCO por la amenaza al valor patrimonial de Valparaíso ante los proyectos en el sector costero de Barón y el terminal dos (El Martutino, 2013).

Aunque los hitos importantes pueden quedar remarcado por el relato de los agentes de aduanas:

Yo creo que los momentos importantes fueron, en año pasado, porque se unieron a la parte transporte y... virtualmente, se paro Valparaíso. Todo lo que... lo que es la gran industria porteña...

S: la marcha del 5 de mayo.

E: claro. Eh..., Valparaíso se paralizó. (SINTAACH).

Fue en las marchas donde se reunieron la gran mayoría de las organizaciones que se oponen al Mall Barón. La primera marcha fue el 10 de septiembre del 2012 y en el 2013 fueron el 4 de abril y el 28 de octubre. Ese último año marcó el punto más alto de exposición por parte del movimiento social “NO al Mall Barón” a nivel país.

En definitiva, este relato de esta junta vecinal señala de manera resumida la mayoría de las acciones de las organizaciones en contra del proyecto retail:

Hubo marchas, hemos participado en los consejos municipales, (...) hemos participados de la actividades formales del mismo plan director, (...) hemos participado ahora ultimo con la visita de la UNESCO... (JVCB).

Queda claro que es a través de las organizaciones relacionadas con la actividad marítima y portuaria las que inician el conflicto y lo hacen pública. Esta acción generó que otras comenzaran a tomar postura. Dado esto, aparecer en los medios de comunicación y las redes sociales es un recurso para atraer a otras organizaciones.

Esta cita de la Federación de Transportes Portuarios deja claro este punto:

“Porque a través a las razones fundadas que nosotros hemos entregado a la comunidad entera a través de todas las organizaciones sociales..., a través..., de los medios de comunicación, de la prensa escrita, de la relación de las radio emisoras, la gente ha logrado comprender el significado que tiene la instalación de un Mall en Valparaíso” (FTP).

Un ejemplo, es el artículo de opinión de dirigentes del sector en el medio de prensa CIPER (2014). Por lo tanto, a medidas que se iba conociendo el conflicto las organizaciones van tomando postura y comienzan a comunicarse para adherirse. Es decir, comienza activar redes que ya existían desde ante y que por el conflicto se vuelven a retomar.

La fuerza que tienen los sectores portuarios en ejercer presión, ya que no tan solo movilizan una gran cantidad de trabajadores a las marchas, dado los sindicatos que existen en Valparaíso, sino que también generan consecuencias a nivel nacional. Esto se refleja en la paralización de los terminales portuarios, porque se cierra el puerto afectando la entrada y salida de container, repercutiendo en la carga y descarga de barcos y el cronograma de llegada de otros buques.

Imagen n°4



Fuente: Llegada de camiones a la manifestación “NO al Mall Barón”. Marcha contra el Mall Barón, Plaza Sotomayor, Valparaíso, octubre 2013. Trabajo de campo. Archivo del autor.

Otro actor relevante son los gremios de transporte, ‘los camioneros’. Se convierte de suma importancia porque en las manifestaciones masivas ellos participan con los camiones, generando un caos vial en la ciudad, dificultando el transporte público. Este elemento genera una mayor atención de la manifestación, junto con los portuarios, de los medios de comunicación, posicionando mucho más el conflicto en la opinión pública.

Por lo tanto, esto demuestra que las organizaciones relacionadas con la actividad marítima y portuaria tienen mayor peso en el sistema de acción que otros actores, lo que hace que sus argumentos tengan más relevancia que de las otras organizaciones.

#### **4.1.2 Dinámica interna y coordinación**

Para las organizaciones relacionadas con la actividad marítima y portuaria, el inicio de las acciones colectivas son iniciadas por ellos, tal como nos comenta los transportistas portuarios:

“Nosotros como marítimos portuarios (...) nosotros partimos solitos, partimos solos porque todo el mundo decía, pero si es tan lindo instalar un Mall” (FTP).

Y este sindicato también señala lo mismo:

“Nosotros fuimos los iniciadores. Empezamos con la Federación de los Trabajadores de los Portuarios, eh..., por el SINTAACH, (...) el Sindicato de trabajadores y agencias de aduana” (SINTAACH).

Como vemos, estas organizaciones se adjudican la formación de la oposición al proyecto retail, ya que son los primeros en alzar la voz y posicionarse públicamente ante otros actores. Esto queda reflejado, según ellas, porque anteriormente habían realizado otras manifestaciones para oponerse al cambio de uso de suelo por parte de la Municipalidad de Valparaíso en el sector del muelle Barón.

Ahora, la forma en que se van adhiriendo los empresarios locales o sectores relacionados con el mundo académico y jurídico es completamente distinta que las organizaciones ciudadanas.

Uno de los ejemplos más claro es el de la Cámara de Comercio, ya que deja en evidencia la manera en que se activan las redes ya existentes y comienzan a tejer otras para ser más activos dentro del movimiento.

“Claro fue una reacción espontánea, entonces empezamos a llamarnos uno al otro y... ¿tú estás de acuerdo con eso?, no estoy de acuerdo, juntémonos en tal parte y así fuimos apareciendo, eh... pobladores, que se yo...”

“...salíamos a la defensa de los problemas que tenía la ciudad en ese entonces... y obviamente que nos fuimos haciendo conocido, algunas alianzas las hicimos con el colegio de arquitectos y con otras instituciones.” (CCTV).

Mientras que las juntas vecinales se fueron enterando a través de la prensa y de las redes entre ellas. Miremos el extracto de esta conversación con una junta vecinal que se opone al mal:

Inv.: ya. Volvamos con el tema del mall.... Se enteran, primero, por... comentario..., por la prensa...

JVCC: por la prensa.... Ya aprobado y todo. Aprobado con la oposición y los que estaban a favor. (JVCC).

Y esta otra cita de otra junta que también se opone:

“...nuestra organización está desde el principio con el tema, más que nada por la información que podemos obtener desde otras juntas de vecinos como la del cerro concepción...” (JVCB).

En este sentido, las distintas organizaciones fueron articulando un argumento que giraba en torno al conflicto con el mall, lo que marca la creación de una identidad colectiva en torno a la oposición del proyecto de retail, “NO al Mall Barón”. Nuevamente, son las relacionadas con la actividad marítima y portuaria las que dejan claro esta situación.

Aquí, ningún lienzo es más grande que el otro, o más importante que el otro. O sea, aquí tú viste que hay un lienzo en general, que dice “NO al Mall Barón”, los porteños, por los porteños. (SINTAACH).

En definitiva, la formación de la identidad colectiva que une al sistema de acción se relaciona con el conflicto generado por el Plan Maestro de EPV para instalar un mall en sectores portuarios y no una ampliación del puerto u otras iniciativas.

Imagen n°5



Fuente: dirigentes con el lienzo que encabeza la marcha. Inicio marcha “NO al Mall Barón”. Marcha contra el Mall Barón, Plaza Sotomayor, Valparaíso, octubre 2013. Trabajo de campo. Archivo del autor.

Ahora, existe un predominio de las organizaciones portuarias por sobre las demás, esto queda claro por el más acceso a los medios de comunicación por sobre otras, donde han podido posicionar la problemática, lo que hace que la identidad colectiva se siga manteniendo en el conflicto del mall y no evolucione a un conflicto de ciudad.

#### 4.1.3 Conflictos internos

Con respecto a conflictos entre las organizaciones que puedan llevar a la ruptura del sistema de acción, señalan que prácticamente no han existido eventos importantes que puedan llegar a este punto. Miremos este extracto de entrevista con los transportistas portuarios.

Inv.: ¿Y han habido conflictos internos del movimiento social?

FTP: No, siempre hay roces, de que esta idea mejor que la otra

Inv.: ¿Por ejemplo? Si me puede relatar un roce

FTP: Por ejemplo alguien diga la marcha la debemos hacer en están condiciones y el otro dice no porque no es bueno porque la comunidad, la tenemos que hacer en esta otra, si tenemos que tenemos que quemar un mono, a modo de ejemplo, quemar un mono pa' llamar la atención el otro dice no porque si quemamos un mono la comunidad se nos corre (FTP).

La misma opinión tiene la Cámara de Comercio.

“No..., no..., no hemos tenido conflicto. O sea, no hemos estado de acuerdo..., ha habido opiniones (...) pero, hay..., hay..., hay... no, realmente no pasa que te en la calle y a mí me han mandado saludo a toda la parentela y usted que se cree” (CCTV).

Específicamente, lo único que se señala es desacuerdo en los repertorios de acción y algunas diferencias entre las organizaciones dado las relaciones entre dirigentes. Pero esta situación no ha desunido al sistema de acción.

Lo que se recalca es la participación de partidos políticos:

“No, no. Yo creo que..., o sea, yo creo que quizás todas las organizaciones suman.... Lo que si hemos tratado de alguna manera como de..., en el movimiento..., es tratar de que ojala que los partidos políticos ojala no tengan una figuración tan importante dentro el movimiento...” (JVCB).

La preocupación por parte de las organizaciones de que el movimiento se lo apropie un partido político es importante, ya que temen que al suceder esta situación el movimiento pierda el carácter de ‘ciudadano’. Esta posición hace que el sistema de acción sea independiente de la política institucionalizada, aunque no tienen problema de que representantes de partidos políticos que ejercen cargos parlamentarios o en el gobierno local apoyen al movimiento.

#### **4.1.4 Movilización de recursos**

En el movimiento social “NO al Mall Barón” se han generado flyer, lienzos, páginas de internet, informes de profesionales e incluso procesos judiciales para paralizar las obras del proyecto mall. Esto produce costos y esta dimensión apunta a la forma de financiamiento que tiene el sistema de acción.

Para el movimiento estudiado, el financiamiento queda reflejado en la siguiente expresión:

“Todo el mundo colabora. O sea, nosotros mismos que somos partícipes del movimiento ponemos las lucas para que se pueda realizar todo esto, algunos otros lo ponen gratuitamente. Yo pongo los parlantes, yo pongo los micrófonos, yo pongo la madera para el escenario, yo pongo la gente, los carpinteros para armar.... Así es todo. Lo de las imprentas, los pintores, yo me pongo con el lienzo, tráigame solamente la tela.... Y va los... de los... va saliendo de la comunidad hay un interés real que esta comunidad crezca para la comunidad misma, para los ciudadanos de Valparaíso no para los grupos económicos” (FTP).

Obviamente, son las organizaciones que tienen más recursos los que aportan en mayor medida que otras, pero en general son aportes voluntarios a través de las que

conforma el sistema de acción. En lo que se refiere a recursos materiales, no existe mayor relevancia entre uno u otro.

Lo que sí es importante recalcar, es la capacidad de movilizar recurso intelectual por parte del sistema de acción. Miremos el extracto de un par de entrevistas para que quede claro lo señalado.

“Eso fue ayuda de, también, de abogados, de profesores, de gente profesional, de que... no han cobrado ningún peso para poder echar a la medida.” (SINTAACH).

Y este otro extracto:

¿Tú sabes que, el colegio de arquitecto de Valparaíso declaró que los mejores lugares para poder almacenar contenedores y saquearlo de a cinco, de a seis, de arto y dejarlo acantilado? (FCCV).

Esto se refleja en la ayuda de profesionales para aportar argumentos e informes técnicos en la oposición al mall que se han presentado tanto a los medios de comunicación como a instancias institucionales. Además del proceso jurídico que se ha mantenido en los tribunales.

El mayor reflejo de la importancia de este recurso fue la intervención de la UNESCO (Andueza & Aravena, 2013)<sup>4</sup> para paralizar las obras de la construcción al mall, elaborar un informe de la situación patrimonial de Valparaíso y obligar al Estado a tomar medidas de mitigación por las consecuencias que tendría todo el ‘Plan Maestro’ de modernización portuaria en la zona patrimonial.

Esto es posible por la red de contactos profesionales que pueden movilizar las organizaciones. En base a los datos, estas redes se han producido en anteriores conflictos que se han generado en la ciudad-puerto.

---

<sup>4</sup> Se puede descargar de forma gratuita en: <http://es.scribd.com/doc/199854005/Valparaiso-Reclamado>.

El informe ICOMOS-UNESCO se puede encontrar en: <http://www.valparaisopatrimonio.cl/index.php/noticias/173-informe-unesco-sobre-patrimonio-de-valparaiso>.

#### 4.1.5 Proyecciones del movimiento

Con respecto a las proyecciones que tienen los actores, es decir, cuales son los pasos futuros que tiene que seguir el sistema de acción, las opiniones son divididas.

La mayoría de las organizaciones manifiesta que no existe claridad en plantear una proyección de movimiento y lo que más señalan es en seguir sumando actores para agregar otras problemáticas. Miremos lo que se señala esta entrevista:

“Claro, vamos a ver más actores, más de acá, de allá.... Por ejemplo los del cerros Concepción, ahí había..., por ejemplo había... un grupo que... (...) pero como no estaban de acuerdo unos con otros se armó otro grupo y creo que luego se fue formando otro grupos.... Entonces hay un... hay un... como se llama..., eh..., hay un mecanismo que atentan contra cualquiera. Esto es a largo plazo, lo que estábamos conversando, no es de la noche a la mañana.” (CCTV).

Esto se puede entender en que la proyección apunta a cambiar la identidad colectiva del sistema de acción, enfocándose en abordar una problemática de ciudad-puerto, y no solamente quedarse con el conflicto de mall.

Mientras que las organizaciones portuarias plantean la necesidad de proyectarse en obtener representaciones políticas. Miremos este ejemplo:

Debe significar una gran convergencia social ojalá con el carácter de plataforma, una jerarquía pero como grupo social de la comuna, y a través de este grupo social ir eligiendo a sus CORES, a sus concejales, a sus consejeros comunales, a sus alcaldes, ojala a sus diputados y senadores (FTP).

Esto también se ve reflejado en la formación de líderes que el movimiento ha generado. Mientras que para las organizaciones relacionadas con la actividad marítima y portuaria plantean que si existen dirigentes del movimiento, los otros actores no piensen lo mismo, incluso reclamando la ausencia de líderes.

Estos son los nombres que más han aparecido en las entrevistas:

Inv.: ¿pero han surgido lideres, me imagino?

SINTAACH: si. Claro que sí.

Inv.: ¿por ejemplo?

SINTAACH: Jorge Bustos. Jorge Bustos. (SINTAACH).

Y este también:

¡Carlos Manterola! Carlos Manterola... conoce de puerto. O sea, tú te sentai con ese viejo, oye paseai. (FCCV).

Que estos líderes hayan sido identificados por organizaciones relacionadas con la actividad marítima y portuaria no es casual, ya que ellos son dirigentes de ese sector. Que las demás organizaciones, sobre todo las ciudadanas, no tengan proyección en la representación política obedece a la desconfianza que existe por parte de los ciudadanos hacia los partidos políticos y las instituciones. Esto se verá en otro capítulo.

## **4.2 ¿Contra-movimiento?**

En el trabajo de campo y en los análisis aparecieron elementos que no estaban proyectados por la investigación. Esto se refiere a un contra-movimiento, es decir, a la formación de un sistema de acción que apoya el proyecto retail no al Mall Barón. Si bien, se conocían antecedentes de organizaciones que estuviesen a favor de la iniciativa, no habían aparecido indicios de acciones que orientara el estudio.

Si bien, no se pudo abundar más sobre este punto dado las características de esta investigación, consideramos que es necesario dar a conocer estos elementos que surgieron.

### **4.2.1 ¿Un posible sistema de acción?**

En el momento en que se entrevistan a organizaciones ciudadanas que están a favor del mall, se señala la existencia de un comité y que la compone un conjunto de actores que son también de la misma orientación.

Esta se llama ‘Comité poblacional por el desarrollo de Valparaíso’. Observemos como apareció en las entrevistas:

Nos vinimos para acá y empezamos a mover, digamos, a toda la gente. A decirle “señores vamos a formar un comité” “presente dijeron todos”. Ya. ¿Cómo se puede formar el comité? Un comité poblacional y por ahí salió la voz “Por el desarrollo de Valparaíso” (CPDDV).

Y este otro ejemplo:

...hemos ido viendo el tema, informándonos... silenciosamente, si a nuestra agrupación se ha unido más, más instituciones, centro de madres, junta de vecinos, instituciones de adultos mayores y así... pero no así obligándolo, no obligando... se invita, se les muestra el proyecto, se cuenta de que se trata, se les cuenta también un poco donde se haría donde no se haría y la gente fijate con esa... con este tema de llevarlos a terreno, demostrando que... como sería... la gente está como... (JVCE).

Dado la escasa producción de datos que se tiene al respecto, se puede entender que estas organizaciones tienen una relación de apoyo hacia el municipio y que fue traspasado a la empresa Mall Plaza. Esto se puede dilucidar, ya que la manera en que se arma este comité es desde una visita de un grupo de dirigentes cercanos a la municipalidad a una de las instalaciones del Mall Plaza en Santiago.

Este extracto de entrevista deja claro esta situación:

Inv.: No sé, yo creo que podríamos partir ¿Como ustedes del enteraron del proyecto?

JVCE: (...) Hace tres años nos invitaron a un... conocer un mall de Santiago

Inv.: Ya.

JVCE: Ahí partimos una cantidad de dirigentes... al conocerse no es, lo mismo lo de allá con lo de acá, porque lo que conocí, porque ellos no tienen mar, no hay... no era lo mismo pero era para tener una idea... (JVCE).

Aunque, no se conoce muchos repertorios de acción por parte de este comité, es que su estrategia ha sido convocar a reuniones a dirigentes que no se han posicionado públicamente con respecto al proyecto, invitarlos a las oficinas que tiene Mall Plaza en el sector de Barón y presentarles el proyecto.

Imagen n°6



Fuente: stand de información al público de Mall Barón. Plaza Cívica, Valparaíso, diciembre 2013. Trabajo de campo. Archivo del autor.

De hecho, esta estrategia de llevar a la gran mayoría de los habitantes de Valparaíso queda plasmada con la instalación de un 'stand' en la Plaza Cívica de la ciudad-puerto a fines del año 2013.

### **4.3 Elementos subjetivos de la acción colectiva**

Como es explicado por Jasper (2012), no tan solo hay que preocuparse por el proceso de agencia de los movimientos sociales, sino también de elementos subjetivos que puedan influir en el significado de su acción. En el caso del sistema de acción "NO al Mall Barón" aparecen ciertos elementos subjetivos que contribuyen a que sus actores tengan una oposición al mall.

Estos dos elementos los caracterizaremos como ‘soy porteño’ y ‘Valparaíso es puerto’ y son producto de la característica del habitante de Valparaíso como la propia ciudad-puerto.

#### **4.2.1 ‘Valparaíso es puerto’**

Una de las características que hace que Valparaíso se le reconozca como tal, es que toda su historia ha estado ligada con el puerto. Esto le da una condición especial al territorio y los actores lo hacen valer. Miremos algunos extractos de dos organizaciones entrevistadas que son un ejemplo de lo que estamos diciendo.

Para los transportistas:

“Porque ya tiene mucho retail, pero si lo quieren hacer pero si las lucas doblagan la intención de no hacerlo, simplemente que se vayan a los cerros, tan simple como eso, pero Valparaíso se ha destacado en su vida por el puerto, nosotros queremos que el puerto este integrado a la ciudad no que siga siendo una ciudad que tiene puerto” (FTP).

Desde la organización vecinal aparece la misma relación:

“Este es un comentario tan lindo (...) que dijo, “basta ya con poner un Valparaíso...”, que es una ciudad patrimonial, que es una bahía..., que ojala fuera todo patrimonio, ¿cierto? Poner..., eh..., instalaciones modernas. Cuando... eh..., el mall es todo Valparaíso.” (JVCC).

Esto hace que sea complicado para estos actores desplazar un proyecto de retail de gran envergadura en espacios donde siempre han sido portuarios. La historia portuaria de Valparaíso, se convierte en un “imaginario” que tiene que mantenerse y que no puede ser doblegada por una ciudad-puerto que se llena de retail.

En este sentido, el anfiteatro de casas prácticamente incrustadas en los cerros y con barrios patrimoniales pierde todo sentido y armonía con una infraestructura de la instalación del mall. El Valparaíso puerto y patrimonial se contradice con un mall en el borde costero.

#### 4.2.2 ‘Soy porteño’

Según los datos producidos, se entiende que la relación ciudad-puerto y sus habitantes se puede considerar como especial, ya que los actores hacen hincapié en haber nacido y criado en Valparaíso, de venir de una descendencia de trabajadores portuario o de vivir mucho tiempo en este lugar. Este conjunto de elementos hace que aparezca lo que podemos denominar ‘soy porteño’

Miremos el extracto de la entrevista a la organización de Agencias de Aduana que ejemplifica esta situación.

SINTAACH: yo creo que esa estrategia, nadien se la compra acá en estos momentos. Especialmente, no... a nosotros que somos nacidos y criados en Valparaíso.

Inv.: ya

SINTAACH: y... yo creo que lo más importante también, que nosotros somos hijos de ex portuario.

Inv.: ya

SINTAACH: Nosotros tenemos una... historia para atrás de los años treinta, de los años veinte. Especialmente yo, que yo hijo de un trabajador portuario... todavía. Soy nieto de un trabajador de aduana. Soy sobrino de un trabajador de un... trabajador de compañías navieras y... a la larga de mi años, desde que tengo uso de razón, siempre..., eh....

Hay familia... en Valparaíso que... llego a vivir portuario. Es muy grande la familia portuaria. (SINTAACH).

Incluso, si se nació en otro lugar, pero ha vivido bastante tiempo en Valparaíso.

“Y he tenido los últimos 25 años todo un eh... una inquietud, por la ciudad, yo soy porteño... aunque no haya nacido acá...” (CCTV).

Estas características hacen que el porteño sea un habitante especial, que quiere mucho a su ciudad y le da importancia al desarrollo portuario.

Este habitante especial, también se da por la forma de vida en el que tienen que desenvolverse, dado por la geografía del lugar, de muchos cerros y quebradas, hace que la manera de relacionarse entre sus propios habitantes sea de mucha solidaridad y de manera distinta en cualquier otro lugar. Las organizaciones vecinales recalcan este punto:

Yo creo que eso tendría todo y como la gente acá no tiene esa cultura. ¿Sabes por qué? Porque..., la gente acá es distinta y se comunica de una forma distinta. La gente... el porteño es muy sociable. Es muy buena para conversar. Tú vas al almacén..., y conversas con la que está atendiendo y después terminas conversando con el otro que va a comprar. Entonces, hay un tema aquí que... (JVCC).

Esta cultura del ‘porteño’ hace que no compatibilice con una cultura de mall, donde incluso algunos señalan que ésta se asemeja a los habitantes que viven en Viña del Mar o a los que viven en Santiago.

Imagen n°7



Fuente: mural informativo Junta de Vecinos Cerro Concepción. Trabajo de campo. Archivo del autor.

## **Capítulo 5: La lucha de los argumentos**

En este capítulo, abordaremos el conflicto social que se produce por la instalación del proyecto retail en el sector portuario de Barón. Esto queda en evidencia al presentarse dos posturas, a favor y en contra, con respecto a la iniciativa. Para desarrollar este capítulo, comenzaremos por las organizaciones que están en contra de la iniciativa, ya que conforman el movimiento social “NO al Mall Barón”, después continuaremos con las organizaciones a favor, las que podríamos considerar como un contra-movimiento (Touraine, 2000).

Lo que se mostrará específicamente serán los puntos argumentativos centrales de cada actor, identificar lo que se podría denominar elementos pragmáticos formales que se diferencian en el uso del lenguaje y veremos si existe relación con el tipo de organizaciones que se emana el argumento. La necesidad de analizar el uso del lenguaje en los argumentos se basa en buscar la forma en que las organizaciones legitiman su postura.

Al finalizar, se hará una comparación entre las dos posturas para encontrar las diferencias centrales de los argumentos y si se dan las mismas tendencias en el uso de éstos y el tipo de organización. Esto demostraría que es lo que se está disputando en el conflicto producido.

### **5.1 Argumentos en contra del mall**

Comenzaremos este punto con la postura que tiene el movimiento social para oponerse, cuáles son sus argumentos centrales y cómo los legitima. Veremos que para ello lo que está en disputa es más allá de la instalación de un mall, sino la amenaza de lo que es Valparaíso, una ciudad-puerto.

### 5.1.1 Puntos centrales de los argumentos en contra del mall

Si bien, cada organización aportó con argumentos, los que vienen a continuación podemos considerarlos como el mínimo común entre el movimiento social para posicionar una postura central de oposición al proyecto retail.

Partiremos con uno de los argumentos más fuertes que se dan entre las organizaciones, el proyecto de retail que se desarrollará en la zona portuaria de Barón perjudica cualquier desarrollo portuario en el norte de la ciudad-puerto. Miremos estos dos extractos de entrevistas que ejemplifican lo que estamos diciendo:

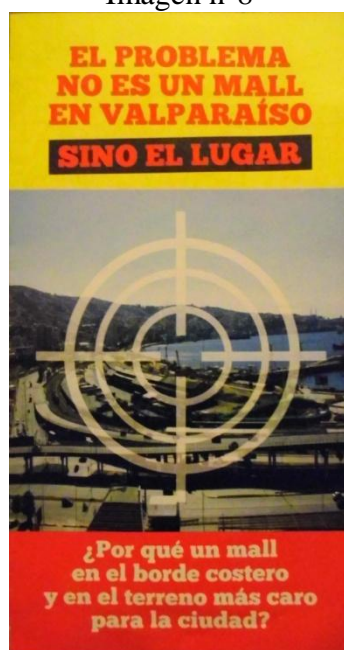
“...porque entendíamos que Valparaíso siendo un tema puerto quitándole un espacio del borde costero a la actividad portuaria, entorpecía enormemente nuestra capacidad de desarrollo como puerto principal y además al final se termina privatizando un sector que es parte del Estado.” (JVCB).

Y también esta:

“Claro. Por este daño reclaman, entre paréntesis, fome encontrar Valparaíso porque no molesta a nadie. Si tu miras, técnicamente, el... sector de Barón, es un lugar espectacular para sacar contenedores y ponerlo cinco, diez de alto porque tampoco tapa la vista a nadie, porque la gente mira desde Barón hacia el mar.” (FCCV).

El sector de Barón fue un terminal portuario en sector norte de la ciudad. Se emplazaron infraestructuras que aún continúan en pie y que es considerada como patrimonio nacional según la ley de monumentos nacionales. Con la evolución del desarrollo marítimo-portuario, las instalaciones del sector Barón se hacen insuficiente para el desarrollo portuario y solamente se deja para el almacenamiento de container.

Imagen n°8



Fuente: folleto contra Mall Barón. Propaganda entregada en Plaza Aníbal Pinto, Valparaíso, mayo 2014. Trabajo de campo. Archivo del autor.

Lo que se plantea es que en esos sectores se puede construir un mega-terminal portuario desde Barón hasta Yolanda, ya que las características geográficas que se dan en

esa parte de la ciudad son similares al lugar en donde está emplazado el terminal uno. Si bien, EPV tiene en carpeta un terminal de grandes dimensiones en el sector de Yolanda, para el movimiento social la propuesta en el Plan Maestro perjudica al desarrollo portuario por los siguientes motivos.

Como Proyecto Barón es parte del Plan Maestro de la EPV, para el movimiento no existe una relación coherente con el desarrollo portuario planteado por la empresa y beneficio para la ciudad. Esto porque se emplaza un proyecto retail en lugares que se consideran los más adecuados para la expansión del puerto y se construye un nuevo terminal justo al frente del sector declarado patrimonio por la UNESCO, “TCVAL”.

Al instalar un mall en el sector de Barón se pierde cualquier conexión vial exclusiva entre el terminal uno y un futuro terminal en el norte de la ciudad, como también se pierde la salida hacia la Avenida Argentina, lo que puede perjudicar la salida de carga sobredimensionada.

Además, estas organizaciones están hablando de un tipo de privatización del suelo portuario, ya que se entrega por concesión a la inversión privada del rubro del retail generando rentabilidad de una propiedad estatal. Es decir, se entregan sectores portuarios para que pasen a ser inmobiliario y no a la ciudad como se pensaba en un inicio.

Ahora, para las organizaciones que se oponen al proyecto retail no es un problema que se instale un mall en Valparaíso, pero no en el borde costero o en un lugar patrimonial.

Esto se puede ver en este extracto:

“Si hiciéramos realmente..., cuando iremos, háganlo en otro lado. Háganlo en Curauma. Sipo, si hay emergencia.... Háganlo en Curauma. Llévanselo a Placilla, llévanselo a Peñuelas.

Si en todas partes del mundo, los mall no están en las ciudades, po. Están afuera.” (FCCV).

Y también aquí:

“...que nosotros decimos “no queremos un mall en el borde costero” pero no es que nos opongamos finalmente a un mall en Valparaíso, porque entendemos que el modelo de desarrollo que por hoy día tiene el país, hay mucha gente que quiere un mall, el punto es donde se va a construir.” (JVCB).

El argumento sobre este punto es que la experiencia en otros países donde se han emplazado grandes proyectos de retail fuera de la ciudad y no en lugares históricos, como la bodega Simón Bolívar, donde se quiere instalar el proyecto mall.

Otro punto central que aparece en los argumentos de las organizaciones es que la instalación de un mall de gran envergadura perjudica al comercio local de Valparaíso, sobre todo en el sector del Almendral. Miremos el extracto de esta entrevista con los agentes aduaneros.

SINTAACH: Que ponen el Mall Plaza. En este momento el Mall Plaza son los dueños de la mina...

Inv.: Falabella. Falabella.

SINTAACH: entonces, ¿Qué es lo que hacen? Al frente tiene Paulmann Paris, el Easy y el Jumbo. Y la competencia de Barón va a ser Falabella, Tottus y Homecenter.

Ya es una lucha entre retail... (SINTAACH).

El sector del Almendral en Valparaíso es uno de los lugares céntricos de la ciudad-puerto y ahí están ubicados el Congreso Nacional, Terminal Rodoviario y el Mercado Cardonal que es un mercado de abastecimiento. Por el lugar atraviesan las avenidas más importantes de la ciudad y las que proporcionan la conectividad tanto interurbana y nacional, como son Avenida Errázuriz y Argentina. Además, la zona concentra una gran cantidad de comercio detallista.

Entonces, lo que apelan las organizaciones en oposición al mall es lo siguiente:

“...eso significa que el comercio mediano y pequeño tiende a desaparecer y ahí tenemos por lo menos tres mil empleos que desaparecer de inmediato...” (FTP).

Y también esto:

“Mire, la palabra es afecta brutalmente contra el desarrollo de una... una... institución como el comercio detallista, que tiene cierto ideal.” (CCTV).

En un tiempo a esta parte, este barrio se está produciendo una transformación donde el gran comercio de retail se está instalando específicamente en este sector. Ya se encuentra instalado en la intersección de avenida Errázuriz con avenida Argentina un Shopping Center denominado Portal Valparaíso del holding chileno Cencosud y está en proceso de edificación otro centro comercial también en la misma avenida.

Por ende, con la construcción del Proyecto Mall Plaza en el borde costero de Barón se genera una competencia entre los grandes holding de retail perjudicando a los pequeños comerciantes, no tan solo los que están instalados históricamente en el sector, sino también a la ciudad en general.

El último argumento central que aparece por parte del movimiento que se opone al mall, podría entenderse que apunta a la identidad de Valparaíso donde se considera que afecta al patrimonio de la ciudad, sobre lo portuario, y a lo ellos señala, la cultura porteña.

Analicemos dos extractos de entrevista con respecto a este tema:

“Yo estoy en absoluto desacuerdo con la cuestión del mall. Una, no tiene que ver con la cultura porteña, para nada. O sea, Valparaíso..., la gente de Valparaíso no necesita un mall. La gente de Valparaíso se traslada con facilidad a Viña. No así la gente de viña a Valparaíso. Pero si quiere ir al mall, va a ir al mall de Viña.” (JVCC).

Y este extracto:

“...yo creo que es un proyecto de ciudad y quieren darle un auge europeo. Específicamente, turístico (...) entonces..., claro. Nosotros decimos que el turismo..., tiene que ir de la... de la mano con la parte portuaria, ¡pero el turismo fuera de la parte portuaria! Y que aquí debiese haberse cuidado nuestro patrimonio. Entonces, físicamente, por sus casones antiguos, sus edificios. Aquí fueron construidos del mil novecientos en adelante.” (SINTAACH).

Para ellos, Valparaíso se constituye como una ciudad especial con historia que se observa en la edificación antigua emplazada en toda la ciudad. Las características geográficas hacen que los habitantes se identifiquen con el mar, de ahí la importancia de los miradores. Por último, el emplazamiento del puerto, considerado el primer puerto de Chile y el más importante hace que exista un patrimonio portuario que se considera único y que no ha sido valorado.

Todo esto, constituye para los actores los elementos centrales de la identidad de Valparaíso como ciudad-puerto. Son esos elementos que hace que la ciudad se diferencie de otra y se convierte en un punto central para oponerse al proyecto retail, ya que este tipo de iniciativa rompe con esta producción de identidad que tienen las organizaciones de su propia ciudad.

### 5.1.2 Validación de los argumentos en contra del mall

Después de analizar las entrevistas, podemos ver que los argumentos se pueden mover dentro de dos polos, en el cual, lo hemos denominado técnico y elementos subjetivos.

Cuando hablamos de un argumento técnico es que lo que se apela es a elementos objetivos de nuestra realidad, a la construcción de un dato, y apunta a convencer a que su punto de vista está en lo correcto frente a un argumento adversario. Mientras que cuando señalamos elementos subjetivos son argumentos donde se apela a la identidad del territorio, como una cultura propia, a su la historia de sus habitantes, y apela a un sentido estético para defender su punto de vista.

En el caso de los argumentos de las organizaciones del movimiento social, podemos distinguir tres tipos de argumentos que prevalecieron.

El primero que podemos identificar, es un argumento donde predomina lo técnico pero que aparecen elementos subjetivos. Miremos estos extractos de entrevistas que aparecen a continuación.

“Y esa extensión que tenemos... pal lado norte, nosotros la necesitamos como zona de... de explanada, consumo de centro de acopio. Y también..., porque no..., tener un tercer terminal, que debie... debiésemos tenerlo de Barón a Yolanda.

Ahí, con un nuevo brazo..., con un nuevo molo de abrigo, que... para tener aguas abrigadas y tener la inclemencia de los temporales, las aguas lluvias que existen en Valparaíso...” (SINTAACH).

El extracto anterior fue de los aduaneros, miremos a los camioneros:

“Ya. Eso lo dijo la escuela de arquitecto. Si tú te das cuenta, el puerto de Valparaíso, el sitio 1, 2, 3, 4 y hasta el cinco, es donde está el Terminal Pacifico Sur. No tapa la vista a nadie al mar porque están..., no hay casa ni edificio de..., sino que están todo arriba, todo ellos. Y al lado del edificio veinte uno de mayo. (...)Si tu miras, técnicamente, el... sector de Barón, es un lugar espectacular para sacar contenedores y ponerlo cinco, diez de alto porque tampoco tapa la vista a nadie, porque la gente mira desde barón hacia el mar.” (FCCV).

Los argumentos técnicos con rasgos de identidad del territorio se presentaban las debilidades del proyecto en base a datos elaborados por otras organizaciones o por supuestos que para ellos son veraces, dado la experiencia en la actividad que desenvolvían,

pero de vez en cuando aparecen elementos subjetivos. El más común es que el habitante haya crecido en Valparaíso.

El segundo es una mezcla entre un argumento técnico y elementos subjetivos, donde no predomina ninguno de los dos por sobre el otro. Aquí hay un ejemplo de la cámara de comercio:

“Entonces se... y eso obviamente eh... hace que no conviva el chico, el mediano ni el grande, entonces las condiciones de querer dar, para que sean los grandes, los que puedan manejar toda la situación, ahora nadie le está quitando al grande de su parte, pero el grande le quita al mediano y al chico.” (CCTV).

Y este ejemplo de los transportistas portuarios

“...pero Valparaíso se ha destacado en su vida por el puerto, nosotros queremos que el puerto este integrado a la ciudad no que siga siendo una ciudad que tiene puerto, no lo queremos como una ciudad puerto que es distinto en su comuna. Tiene que generar recursos y los recursos que el puerto genere tienen que quedar en su comuna tiene que producir el crecimiento y desarrollo de Valparaíso...” (FTP).

Cuando se combinan los dos polos se está apelando al plus-valor que se le puede atribuir a la ciudad-puerto combinando el desarrollo portuario y desarrollo del patrimonio, rescatando la importancia de Valparaíso a nivel nacional e internacional como lo fue en antaño.

Por último, la tercera forma argumentativa que se genera es desde un predominio de los elementos subjetivos pero aparecen algunos aspectos técnicos en la argumentación. Miremos el extracto de estas entrevistas:

“...porque si yo quiero pasear al borde costero no me voy a ir a encerrar a un mall, voy a ir o a Altamirano o a Wheelwright, o voy a ir a Caleta Portales, ¿cachay? A buscar un espacio al aire libre que al final eso es lo que yo quiero, no quiero un espacio cerrado a vivir encerrado como viven todo el mundo en cerrado en los mall, queremos espacios de esparcimiento que sean al aire libre.” (JVCCB).

Y este extracto de entrevista:

JVCC: ...no hay una cultura de mall pa la gente de acá...

Inv.: ¿no junta con la visión patrimonial de Valparaíso?

JVCC: no junta, porque..., es un patrimonio de afuera. (JVCC).

Entonces, cuando se está predominando los argumentos desde elementos subjetivos y apareciendo de vez en cuando lo técnico, están apelando a una cultura propia con sus rasgos esenciales como artístico, patrimonial y porteño. Por ende, la cultura de mall va en sentido contrario a la forma de vida que se da en Valparaíso.

Ahora, existe una relación entre los tipos de argumentos que prevalecen y el tipo de organización por el cual emana. Observemos el cuadro de resumen que aparece a continuación donde se relaciona los tipos de argumentos y los tipos de organización.

Cuadro n°2  
Relación entre tipo de argumento y tipo de organización en contra del mall

Tipo de argumento	Tipo de organización
Argumento técnico, pero aparece elementos subjetivos.	Organizaciones ligadas con la actividad portuaria.
Argumento que mezcla lo técnico y elementos subjetivos.	Organizaciones empresariales locales.
Argumentos desde elementos subjetivos, aunque aparecen rasgos técnicos.	Organizaciones ciudadanas.

Fuente: elaboración propia.

Se da que las organizaciones ligadas a la actividad marítima y portuaria tienen un argumento mucho más técnico que otras organizaciones. Manejan más datos con respecto al desarrollo portuario, que lo consideran la actividad más importante de la ciudad-puerto, y estos los ocupan para oponerse a mall en el borde costero.

Mientras que en otro extremo, las organizaciones ciudadanas sobrevaloran las formas de vida que se dan en Valparaíso como única, produciéndose una cultura propia, lo que le da legitimidad para plantear un argumento opositor.

Las organizaciones empresariales locales combinan esos dos argumentos. Tienen un gran conocimiento histórico de la ciudad-puerto y entienden que puede ser muy valioso para el desarrollo de Valparaíso.

## **5.2 Argumentos a favor del mall**

Ahora, veremos a los argumentos que tienen las organizaciones a favor de la iniciativa de instalar un mall en el borde costero de Barón. Procederemos de la misma forma que con la postura en contra, es decir, presentaremos los puntos centrales de su postura, expondremos como legitimaron sus argumentos y los relacionaremos con el tipo de organización.

### 5.2.1 Puntos centrales de los argumentos a favor del mall

Si bien, los argumentos del movimiento social se mueven de forma diferente dependiendo del tipo de organización, se puede sacar un mínimo común entre todas las organizaciones, independiente que en unas prevaleció un punto central y en otras otro. Pero en este caso nos encontramos con una diferencia entre los tipos de organización y los puntos centrales.

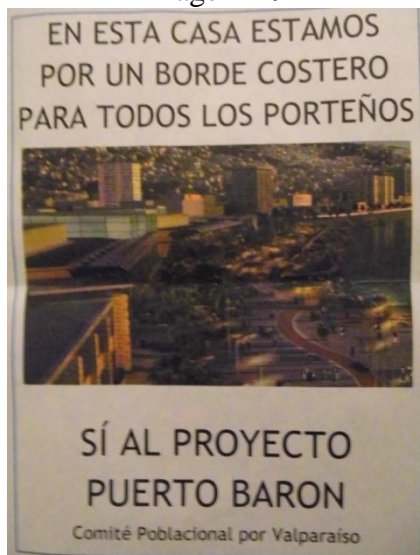
Existe un mínimo común entre las organizaciones que apoyan el proyecto retail para señalar estar a favor, que es la generación de empleo que se producirá en Valparaíso. Aquí hay dos ejemplos sobre este punto:

“Junto con esto hay dos mil quinientas plazas de trabajo para iniciar el proceso de construcción de esto. De ahí, prácticamente, van a sacar gente especializada para poder, después seguir trabajando en los negocios que van a estar instalados ahí. Van a haber por decir, alrededor de tres mil, cuatro mil personas que van a quedar trabajando ahí.” (CPDDV).

Y este ejemplo:

“En segundo término, va a ver empleo. Yo diría, Valparaíso.... Recordemos que una de las comunas con mayor cesantía a nivel país. En toda pobreza es parte la mano de obra.” (EPV).

Imagen n°9



Fuente: propaganda artesanal a favor del Mall Barón. Documento entregado al investigador en la entrevista al CPDDV, julio 2014. Trabajo de campo. Archivo del autor.

Dada las condiciones socio-económicas actuales de Valparaíso, el argumento de generación de empleo es un recurso permanente que aparece en las organizaciones a favor del mall. Esto se considera como uno de los grandes beneficios que trae el proyecto a la ciudad-puerto, entendiendo para ellos que no existe ninguna otra iniciativa que pueda obtener esa cantidad de empleos, sea en el periodo de construcción como en el proceso de ejecución del mall.

Los demás puntos centrales para argumentar que están a favor se diferencian en dos grandes lineamientos dado el tipo de organización. Las organizaciones empresariales a cargo del proyecto apuntan desde el desarrollo portuario moderno, mientras que y organizaciones civiles se centran en el borde costero.

Para las organizaciones empresariales a cargo del proyecto, entienden que la tendencia mundial del desarrollo portuario es generar nuevos bordes costeros para buscar una nueva relación con la ciudad. Miremos lo que señala la empresa portuaria:

“Ese ejemplo, implica..., eh..., treinta, treinta y cinco metros de profundidad. Por lo tanto, un proyecto de infraestructura portuaria para ese sector, en termino.... Porque yo solamente pienso en colocar, o apilar contenedoras ahí. Lo que yo no quiero es ese sector es no apilar contenedores, para que la gente tenga un espacio para salir al mar.” (EPV).

Y esto es lo que dice Mall Plaza

“...lo que se hace es habilitar un sector urbano de la ciudad que va abrir el borde costero... sin inversión del estado ni del municipio... recibiendo el desarrollo de un lugar que ha estado durante décadas abandonado... en base a las condiciones que estableció el Estado ¿cierto? (...) potenciando un establecimiento portuario armónico y sintonizado con la tendencia internacional de lo que están haciendo los puertos a nivel mundial.” (MPB).

Se plantea que existe un nuevo concepto de desarrollo portuario, que es sustentable y apunta a poder compatibilizar el crecimiento y desarrollo portuario, entregando espacios para que la ciudad se relacione con el mar. Dado esto, se justifica en entregar el sector de Barón a la construcción de un borde costero, ya que las familias de Valparaíso han perdido su relación con el mar.

Además, se considera positivo que este proyecto sea de inversión privada, ya que el Estado y la Municipalidad de Valparaíso no tendrían que aportar recursos.

Este tipo de proyectos repercuten en beneficios sociales para la ciudad, ya que entregan espacios de esparcimiento para la familia aprovechando el recurso del mar y mejora la relación entre la ciudad y el puerto, porque permite el crecimiento del desarrollo portuario, recupera un sector, se genera empleo y dota la ciudad de servicios.

Todo esto, compatibiliza con la ciudad turística y cultural de Valparaíso y no afecta el patrimonio declarado por la UNESCO, ya que se encuentra a varios kilómetros de éste.

Ellos consideran este proyecto afectará de manera positiva al sector del Almendral:

“Ósea este proyecto se relaciona mucho más, mucho más que con el Barrio Puerto, se relaciona con el Barrio el Almendral, que está detrás y en el fondo viene a, el proyecto viene a desarrollar una vez más, el Barrio el Almendral hacia el mar... (...) sino que también le va a dar un revestimiento de las inversiones en el Barrio el Almendral, que le va a dar la oportunidad al Barrio al Almendral de paulatinamente ir recuperando su condición de barrio...” (MPB).

Incluso combinando lo tradicional y lo moderno:

“Y hay gente que esta ¡feliz! que se instale un puerto, el puerto Barón ahí, porque en términos concreto, va a implicar un flujo de gente, que va a migrar desde el Puerto Barón hacia lo más tradicional, hacia el mercado.” (EPV).

Se entiende que producto de la conectividad que tiene el barrio en cuestión generaría un flujo de gente importante, presionando en la necesidad de invertir en el sector para mejorarlo. Todo esto reactivaría el comercio en este sector.

Para el resto de las organizaciones a favor de la iniciativa, la importancia de instalar un mall en el sector de Barón no es precisamente el proyecto de retail, sino que lo que más valoran es que se generará un gran borde costero.

Esto es lo que señala el comité poblacional sobre este tema:

“En este instante, con el problema que tenemos del borde costero, si el día que ganemos nosotros el borde costero y salga, va a ser un triunfo bonito para Valparaíso. No va a ser para ti, para mí, para nadie. Va a ser para Valparaíso. Porque sabe quién va a ganar. Van a ganar tus hijos. Van a ganar tus nietos.” (CPDDV).

Y esta junta vecinal:

“Cuál eras los pro, en realidad no me interesaba, porque... lo que me interesaba a mí era, no tanto como el nombre mall, porque se dice el mall,... el mall..., si no que..., que..., lo que se iba hacer, cuál era el cambio en el borde costero que se iba hacer, eso es lo que me interesaba a mí.” (JVCE).

Como se ve en estas organizaciones, la importancia del proyecto retail es la construcción de un borde costero como antiguamente existía en la ciudad-puerto, denominado ‘malecón’. Esto hace que Valparaíso recupere su identidad, ya que no es posible una ciudad-puerto sin acceso al mar.

La recuperación del borde costero, señalan, mejoraría la calidad de vida de sus habitantes, ya que las familias tendrían un lugar de esparcimiento que es característico de las ciudades-puerto, reforzando la cultura porteña que se ha perdido y haciendo que Valparaíso se haga más atractivo como ciudad-puerto turística.

### **5.2.2 Validación de los argumentos a favor del mall**

De igual manera que con el movimiento social, los parámetros del uso del lenguaje van de argumentos técnicos a argumentos subjetivos. Pero en este caso, se pueden identificar dos tipos de argumentos: predominio del argumento técnico y un predominio del argumento subjetivo.

Con respecto al primero, observemos estos extractos de entrevista que ejemplifican este punto:

“Entonces, hay toda una relación ciudad - puerto que se mejora al darle espacio al mar, en sintonía con la necesidad de la ciudad, que por un lado son, desarrollar el puerto y esto permite el desarrollo portuario, en segundo lugar recuperar un sector, para la ciudadanía junto con dar empleo y en tercer lugar también dotar a la ciudad de servicios, que están en línea con la ciudad turística, con la ciudad universitaria, con la ciudad cultural.” (MPB).

Y este extracto:

“Contratados por nosotros, contratadas por Monsalta o contratadas por alguien, son encuestas que dicen que más del sesenta por ciento de la gente que vive ¡en los cerros! Quiere un mall ahí. Ni siquiera en.... Ni siquiera están, en... {Silencio} dirección, o relacionado con el concepto de borde costero para la comunidad. Quiere un mall.” (EPV).

Incluso la institucionalidad local:

“...no hay un atractivo. Entonces, nosotros queremos generar la respuesta del borde costero y hoy día tenemos estas siete hectáreas de áreas verdes, vamos a tener locales comerciales, vamos a tener estacionamientos, vamos a tener una avenida, un muelle deportivo. Antes donde vai a poder convivir con el mar, tener un mall ya deportivo, vai a poder vivir con tu entorno...” (CV).

En este caso prevalece de mayor manera el uso de argumento técnico por sobre el argumento subjetivo. Esto es, porque validan su argumento desde elementos que podríamos denominar racionales, ya que se pone la relación costo-beneficio en comparación con ejemplos otras de ciudades-puerto y la legitimación de la ciudadanía ante el proyecto retail

mediante el uso de encuestas contratadas, por ejemplo, la consultora Feedback (El Martutino, 2011).

En este sentido, se antepone una pretensión de verdad para estar a favor entendiendo los beneficios que traería la instalación de un mall en Valparaíso, porque concluyen en un estancamiento de desarrollo hace mucho tiempo.

Mientras que por otro lado, existe un argumento con elementos subjetivos, ya que está constantemente la relación histórica de los habitantes de Valparaíso con el mar y que se fue perdiendo por el desarrollo portuario. Por ende, la identidad de Valparaíso va desapareciendo.

Lo que señala el comité poblacional es un buen ejemplo:

“El borde costero lo vamos a seguir defendiendo hasta que salga, porque eso tiene que salir. Yo le he pedido mucho a Dios que eso nos ayude, porque es importante para Valparaíso. Es importante para los jóvenes, es importante para la gente de Valparaíso. Es importante para el porteño, para el verdaderamente porteño.” (CPDDV).

Y este extracto de esta junta vecinal:

“...yo conversé un poco del tema, estaban pero felices, porque decían, va a cambiar Valparaíso, la cara visible, donde esa parte cuando entre le va a cambiar, estaban contentísimo y yo también ahí fui mirando cómo se veía el cambio con las plazas que van hacer, la marina que se pretende hacer, el cambio es un cambio pero totalmente...” (JVCE).

Dado esto, se apela a un modo de vida histórica que se pierde y que se puede recuperar con la construcción de un borde costero en el sector de Barón.

Con respecto a la relación entre los tipos de argumentos y el tipo de organización el resultado se refleja en el siguiente cuadro resumen.

Cuadro n°3  
Relación entre tipo de argumento y tipo de organización a favor del mall

Tipo de argumento	Tipo de organización
Argumento técnico	Organizaciones empresariales relacionadas con el proyecto y organizaciones institucionales.
Argumento subjetivo	Organizaciones ciudadanas.

Fuente: elaboración propia.

Como vemos, son las organizaciones empresariales relacionadas con el proyecto y las institucionales las que manejan un argumento mucho más técnico que las demás. Esto

porque son los responsable de llevar a cabo la iniciativa del proyecto retail y tienen que convencer al resto de los actores, que son parte de la ciudad-puerto, los beneficios que traería instalar un mall en el sector de Barón para Valparaíso sin poner en evidencia conflictos de interés o irregularidades que pueda tener el proyecto.

Y son las organizaciones ciudadanas las que apelan a elementos subjetivos para validar su argumento. Debido a que ponen de sobremanera la relación recuperación del borde costero con la identidad de Valparaíso y de sus habitantes.

### 5.3 Comparación entre argumentos a favor y en contra

Habiendo explicado las dos posturas que existen a partir del conflicto producido por la instalación del proyecto retail en el sector portuario de Barón, a través de la comparación procederemos a entender la disputa que se genera en este conflicto social.

En el siguiente cuadro, mostraremos un resumen de los puntos centrales de cada postura sobre su posición con respecto al mall.

Cuadro n°4  
Resumen de argumentos centrales a favor y en contra

Argumentos centrales	
A favor	En contra
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Genera empleo, tanto en la fase de construcción como en la ejecución del mall.</li> <li>• Desarrollo portuario sustentable con la ciudad. Nueva relación entre ciudad y el puerto.</li> <li>• Mejora el sector del Almendral. Le va a dar un realce importante por el tránsito que se genera.</li> <li>• Recuperación del borde costero. Refuerza identidad de Valparaíso y mejora calidad de vida de sus habitantes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afecta desarrollo portuario. Perjudica ampliación del puerto en el norte de la ciudad y se privatiza el suelo portuario.</li> <li>• Los mall están fuera de la ciudad y no en sitios históricos.</li> <li>• Perjudica el comercio local. Abuso de los holdings de retail en el Almendral.</li> <li>• Afecta identidad de Valparaíso. El mall no es parte de la cultura porteña.</li> </ul>

Fuente: elaboración propia.

Si nos basamos en el contenido de los argumentos vemos que la disputa se centra en los costos-beneficio que tiene el proyecto sobre la ciudad-puerto. Esto queda reflejado en la discusión si beneficia o perjudica el sector del Almendral, o es un bien o un mal desarrollo portuario, o con este tipo de proyecto forma parte de la esencia de Valparaíso.

Sin embargo, si uno introduce la relación sobre tipo de argumento con que han validado las posturas y el tipo de organización, el conflicto social es más allá del propio proyecto retail en el borde costero.

Cuadro n°5  
Relación entre tipo de argumento y tipo de organización, tanto a favor como en contra

Tipo de Organización	A favor		En contra	
Tipo de Argumento	Organizaciones empresariales ligadas al proyecto	Organizaciones ciudadanas	Organizaciones relacionadas actividad marítima y portuaria	Organizaciones ciudadanas
Argumento técnico	Mayoritariamente. Convencer en base a los beneficios del proyecto.	Precario. Repite el argumento oficial.	Revelar los problemas del proyecto. Dada su actividad, se legitiman al saber los pro y contra para Valparaíso.	Precario. Repite lo que se ha establecido de otras organizaciones.
Argumento subjetivo	No aparece.	Las formas de vida del porteño se refuerzan con la recuperación del borde costero.	Son actores que han estado toda la vida en Valparaíso.	Apelan a las formas de vidas construidas históricamente, generando una cultura porteña.

Fuente: elaboración propia.

Son las organizaciones empresariales relacionadas con el proyecto y las relacionadas con la actividad marítima y portuaria, las que tienen mayoritariamente un argumento más técnico. Y esto se da, porque son ellos los que más tienen acceso a los medios de comunicación y tratan de socializar su postura al resto de la comunidad. Por lo que, intentan convencer y demostrar que el otro está equivocado.

Mientras que son las organizaciones ciudadanas de ambas posturas las que tienen mayoritariamente un argumento subjetivo, apelando constantemente a las formas de vida que tiene el habitante en relación con las características del territorio, es decir, a la identidad de Valparaíso.

Entendemos que la disputa generada por el conflicto social no es solo por los costos-beneficios que tiene la instalación de un mall en el borde costero en el sector de Barón, más

bien, el conflicto se genera en la contradicción basada en producir una forma de desarrollo manteniendo la identidad de Valparaíso.

Es decir, si el Plan Maestro de ampliación portuaria y la generación de un borde costero concesionado a un holding de retail van en el mismo sentido de una ciudad turística desde el patrimonio y la cultura. Esta contradicción de preservar la identidad versus modernizar Valparaíso ya fue resuelta por ciertos grupos, mientras que otros fueron desplazados. Esto es lo que genera el conflicto social.

Para entender la manera en que se produce esta situación, es necesario analizar las características estructurales del desarrollo territorial de la ciudad-puerto de Valparaíso.

## **Capítulo 6: Desarrollo territorial ciudad-puerto de Valparaíso**

En los capítulos anteriores, hemos abordado la formación del movimiento social “NO al Mall Barón” y el conflicto social que se constituye por la intención de instalar un proyecto retail en el borde costero. A partir de esto, se han mostrado los distintos argumentos que legitiman la postura de las organizaciones que se posicionan a favor y en contra.

En este capítulo, abordaremos las características del desarrollo territorial de la ciudad-puerto de Valparaíso desde lo revelado y analizado a partir del trabajo de campo. Las dimensiones a abordar son el capital económico del territorio, los procedimientos institucionales que existen, ciertos capitales intangibles que son relevantes para esta investigación y los valores que caracterizan al territorio.

La forma en que los actores han legitimado sus argumentos se basa en ser participe activo en el desenvolvimiento de los procesos que tiene la ciudad-puerto.

### **6.1 Capital económico del territorio**

El capital económico, es considerado una de las dimensiones del desarrollo territorial y se entiende como la capacidad del territorio para producir, mantener y aumentar los recursos que tiene a disposición (Boisier, 2006). En el caso de esta investigación se dejan en evidencia tres elementos importantes sobre la ciudad-puerto: la industria portuaria, los ingresos a la ciudad y la inversión sobre ésta.

Veremos cada uno de los elementos mencionados y finalizaremos con un diagnóstico sobre el capital económico del territorio.

### 6.1.1 Industria portuaria

La industria portuaria es una de las actividades económicas de la ciudad-puerto de Valparaíso más importantes, dado que le entrega su principal característica como territorio e identidad (Ingeniería Civil Oceánica, 2008). Todos los actores, sin importar su posición en el territorio, entienden que las acciones que tome el puerto de Valparaíso repercuten para la ciudad en su conjunto, es por ello que están siempre informados de lo que suceda con esta industria.

En el último decenio, esta industria ha tomado decisiones respecto a la reutilización de espacios que antes estaban destinados a esta actividad y que ahora se encuentran sin uso, así poder enfrentar el aumento de carga contenerizada y fraccionada proyectado alcanzando entre 36 mil toneladas al año y 50 mil toneladas al año en el 2031 (Empresa Portuaria Valparaíso, 2012).

La Empresa Portuaria de Valparaíso elaboró un plan maestro donde definía una reestructuración de los espacios portuarios, definiendo los lugares donde se podría expandir la actividad industrial. Los agentes de aduana nos relatan sobre las conclusiones de expansión portuaria:

“...el plan maestro de EPV comienza en un proceso de trabajo a partir del año dos mil, de la edad del dos mil. Y lo que busca es afianzar el desarrollo de un modelo de crecimiento que permita ocupar, tanto las aéreas..., norte y sur del puerto, y la bahía para..., espacios portuarios.” (SINTAACH).

Además, se estudió sectores que puedan ser entregados para la ciudad, pensando en la recuperación de la relación de los habitantes con el acceso al mar. Mall Plaza da las razones de esta decisión:

“...primero porque ha habido un cambio de desarrollo portuario, que decíamos que era estratégico... que en el año 2000 finalizan los estudios técnicos que definen donde localizar el puerto y donde instalar una abertura en el borde costero, que... que este en sintonía con la tendencia internacional de mezclar usos para los ciudadanos...” (MPB).

El funcionamiento de la industria portuaria en Valparaíso es considerado de gran calidad y eficacia producto de la capacidad de carga y descarga de contenedor, disminuyendo los tiempos de atraque de los buques (Perez, 2007). Esta situación es el resultado de la

inversión realizada en infraestructura portuaria, permitiendo obtener la mejor tecnología en esta actividad y niveles de competitividad de nivel mundial (Carrillo & Santander, 2005).

Los camioneros entienden que la dinámica del puerto es importante para mantener estos resultados:

“Si necesitamos que sea más dinámico el terminal, si realmente, las líneas... las líneas lateral, prefieran puerto de Valparaíso como puerto seguro..., necesitamos que tengan la capacidad operacional, los terminales, para poder hacer la sección lo más rápido posible, ¿cierto? Para hace que se interesen navieros a venir a tu puerto.” (FCCV).

El puerto de San Antonio es la competencia a Valparaíso, los transportistas portuarios dejan claro las diferencias entre uno y otro:

“Tenemos el puerto, el puerto de Valparaíso que tiene, tiene una gran cantidad de movimiento, ósea estamos segundo en relación a San Antonio pero primeros en cuanto movimiento se refiere.” (FTP).

Estos efectos señalados en el puerto es por la inversión que ha producido por el ingreso del sector privado a la industria portuaria, hecho que se viene dando desde inicio de los ochenta, con la ley 18032 y 18042, y terminado con la ley “Modernización del Sector Portuario Estatal” (Perez, 2007). En esta normativa se permite la concesión de los terminales portuarios a privados, generándose un crecimiento de la actividad mediante la licitación de privados.

La empresa portuaria nos comenta sobre este proceso para el terminal dos:

“Claro. Lo que ocurre..., lo que ocurre es que..., eh..., el sistema, ¡hoy!, en Chile que acabo con Valparaíso, en términos de.... Esta... esta es la última licitación de aguas abrigadas, de la última vialidad que existe en el país. En el país no hay mas aguas abrigas para hacer puerto. Pero el terminal 2 fue la última licitación en este modelo.

Era una licitación pensada, y la ley lo establece así, para que puedan participar empresas internacionales o nacionales sin intereses en administrar, gestionar, los sitios puertos. E invertir.” (EPV).

Si bien, esto se ha materializado en que Valparaíso tenga un puerto de nivel mundial, una de las preocupaciones de los actores es qué sucede con las riquezas generadas por la actividad portuaria.

Miremos lo que señala esta junta vecinal:

“Yo creo que el puerto es una actividad que beneficia Valparaíso. Lo que pasa es que es súper complejo... porque al final..., ninguna actividad económica nos lleva a un beneficio a Valparaíso, porque lamentablemente no tenemos un... “rollo” así portuario por ejemplo, que haga que la plata del puerto ingrese a Valparaíso en un cierto porcentaje. Por lo tanto, toda la... posibilidades desde el puerto del Valparaíso no tienen, yo creo que..., al final se acaba no más allá del desarrollo que tenga que ver con el empleo.

Entonces si hoy día nos ponemos a analizar, ¡claro!..., como en el área que benefician las actividades a Valparaíso en el área de empleo pero nada más.” (JVCB).

Aunque los camioneros son más claros:

“A ver, que desarrolle más como puerto. Porque, tu sabes que todo lo que tributa el puerto se va pa’ Santiago. Entonces, para los alcaldes... de aquí, les da lo mismo.” (FCCV).

En este sentido, se da a entender que gran parte de las ganancias generadas por la industria portuaria termina en su mayoría en manos de privado y a nivel central, considerando insuficiente el ingreso producido a nivel local.

Imagen n°10



Fuente: Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL). Plan de Desarrollo Puerto de Valparaíso. Empresa Portuaria de Valparaíso. Imagen extraída del sitio web:

<http://www.puertovalparaiso.cl/WebLectorRealInfo/Tapa.aspx?sitio=49&edicion=75&cuerpo=493>

(Recuperado el 03 de octubre del 2014).

Según datos del informe sobre el impacto económico del puerto en Valparaíso liderado por el profesor Bidart (2008), son dos factores que inciden en aportes directos a la ciudad-puerto: el empleo directo y los derechos municipales o patentes.

Respecto al primer factor, son 9931 plazas de trabajo ocupadas por habitantes de la comuna y son principalmente sueldos medios y bajos, dando un total anual de cerca de sesenta y siete mil millones de pesos en remuneraciones que quedan en el territorio local (Ingeniería Civil Oceánica, 2008). Mientras el aporte municipal a través de derechos es casi de dos mil millones anuales de todo el sector relacionado con la industria portuaria, donde el 56% es de TPS y EPV, representando el 15.9% del presupuesto anual (Ingeniería Civil Oceánica, 2008).

Esta situación es el resultado del modelo de desarrollo portuario que existe en el país. Los puertos son de propiedad estatal, pero los terminales son concesionados a

privados. En el caso de Valparaíso, la Empresa Portuaria de Valparaíso tiene autonomía como empresa estatal, pero es parte del desarrollo estratégico del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones del Gobierno. No existe dentro de la estructura administrativa de la empresa representante de la administración local

Por lo tanto, las utilidades generadas por la empresa se rinden a nivel central y solo entrega recursos al territorio por conceptos de patentes, que en el caso de ser una empresa portuaria es el 6% su máximo convencional, como lo relata a continuación EPV:

Nosotros como EPV, Empresa Portuaria de Valparaíso, aportamos de manera directa, vía patentes, vía auspicios de actividades..., sociales, deportivas, culturales..., cuatrocientos millones de pesos al año a la municipalidad.

Ahora, efectivamente, los estacionarios están adscrito a un...a ley, que permiten que ellos puedan pagar una patente de..., más baja. Pero nosotros como empresa del Estado pagamos el seis por ciento de..., porque, el máximo convencional. Por lo tanto..., estamos pagando esa plata. (EPV)

En términos concretos, son en total cuatrocientos millones de pesos de una empresa que tuvo una ganancia sobre los cinco mil ochocientos millones de pesos y una utilidad neta sobre los tres mil setecientos (Sistema de Empresas Públicas, 2014). Mientras que los terminales portuarios no tienen ninguna obligación de entregar parte de sus utilidades al territorio, ni si quiera por conceptos de patentes, ya que las ampara la ley de puerto. A pesar de todo esto, la industria portuaria sigue siendo la actividad que más ingreso le entrega a Valparaíso en cuanto a patente como a trabajo.

Como hemos visto, los actores se han referido mayoritariamente a la modernización del puerto y cómo se distribuye la riqueza producida por esta actividad.

### **6.1.2 Ingresos económicos en la ciudad-puerto**

En este punto se considera la forma de ingreso que tiene la ciudad-puerto a partir de lo señalado por los mismos actores. Ellos prácticamente se refirieron a la forma en cómo entra ingresos económicos al territorio, y sobre todo a la administración local, y los resultados que eso conlleva.

Según la ley de municipalidades (Ley N° 18695, 2006) éstas tienen dos formas de recaudación, el Fondo Común Municipal que lo entrega el Estado y de manera autónoma a través de empresas comunales o derechos municipales para cobrar tributo, más conocido como patentes. En el 2010, la distribución porcentual del ingreso de la ciudad-puerto alcanzo un 56% de ingresos propios y un 20% del fondo (Biblioteca del Congreso Nacional, 2012).

La vía de ingreso de Valparaíso es por patente y es por eso que Mall Plaza señala que el proyecto que pretenden ejecutar es beneficioso:

“Primero tiene que cancelar un permiso de obra, que ya se canceló de 300 millones de peso... aproximadamente. En segundo todos los locales que estén dentro tienen que pagar unas patentes de acuerdo de lo que establezca la municipalidad.” (MPB).

Pero existe una fuerte una fuerte opinión de los demás actores respecto a la falta de ingresos que debiera percibir la administración local. Principalmente, apuntan a que las ganancias generadas por la empresa estatal que es dueña del puerto y los terminales portuarios no son suficientes, haciendo entender que mayoritariamente va a la administración central.

Por ejemplo, este argumento lo tienen los choferes de camiones:

“Yo siempre he pensado este tema del puerto de Valparaíso, porque si viene cierto, no le está dejando lucas a la municipalidad, pero si está dejando el trabajo a la gente que vive....” (FCCV).

O la federación de trasportistas portuarios:

“Pero las platas que genera el puerto no quedan en Valparaíso, se van a Santiago. Por lo tanto, ahí estamos perdiendo recursos importantísimos que podrían levantar aun más esa ciudad” (FTP).

Aunque estos comentarios vienen de actores que son parte de la actividad marítima y portuaria y tienen conocimiento del impacto económico de este sector, organizaciones como juntas vecinales también señalan lo mismo:

Inv.: o sea, ¿Cómo una ciudad-puerto..., el segundo puerto del país...?

JVCC: pero acá no deja la plata. La plata se va para Santiago.

Inv.: problema de centralización.... Problema de organización... (JVCC).

Esto hace que para los actores entiendan que la falta de dinero que tiene la municipalidad provoca una transferencia de funciones al sector privado. La dirección de obras municipal entrega el ejemplo del proyecto retail, ya que tiene un carácter de espacio público y la mantención de eso tendría que ser entregada a Mall Plaza:

“Cuando la municipalidad recepciona el espacio público tiene que mantenerlo, le cae todo el peso. Y ahí es donde queda como... como... saturado un poco en ese tema. (...) No se tiene más nada.... Entonces, no tienen plata para pagar. ¿Ya? Entonces, el compromiso de esto es que ellos nos den.” (DOM).

O, por otro lado, también los actores terminan entendiendo que la falta de recursos termina incapacitando a la administración local de realizar actividades propias que puedan aumentar sus ingresos. La federación de transporte da el ejemplo de los estacionamientos:

“Valparaíso una ciudad o una comuna con tanto recursos, lamentablemente los recursos de Valparaíso, se entregado al sector al privado,... (...). Tenemos los estacionamientos subterráneos plaza Soto Mayor que es un pozo de plata. Tenemos el estacionamiento subterráneo de la plaza Cívica, que es otro pozo de plata. Ósea ahí tenemos dos focos de buenos recursos que van al bolsillo de los privados, que fue un gran error que se cometió ya que tiene que estar administrado por el municipio para la plata para la ciudad.” (FTP).

Ahora, sabemos que el 15.9% son los derechos municipales que percibe de la actividad portuaria, la ciudad-puerto percibe por tributo sobre el uso de bienes y realización de actividades la suma de \$20.390.335.429 en el presupuesto del año 2014 (I. M. de Valparaíso, 2013). La comuna de Viña del Mar, que es vecina, por el mismo ítem, recibe la suma de \$53.693.391.000 para el mismo periodo (I. M. de Viña del Mar, 2013) y esto porque dicha comuna tiene un casino municipal que le aporta el 51% del sus ingresos (T13, 2015)

Visto de esta manera, los actores apelan que la empresa estatal y los terminales concesionarios deben aumentar sus aportes a las arcas de la administración local y que no es posible producto de la concesión de la actividad portuaria amparada en la ley de puerto.

### **6.1.3 Inversión en la ciudad-puerto**

En este punto se aborda cómo los actores identifican las inversiones que se han venido realizando en la ciudad-puerto de Valparaíso en el último tiempo. Veremos que esta

situación se ha direccionado en sectores muy acotados y quien o quienes han estado preocupados de invertir.

Lo que señalan los actores es que la inversión en Valparaíso se ha establecido en dos sectores, y un último que se desprende de uno de ellos. Los nombraremos del menos relevante al más importante.

Uno de los sectores que aparece, es la inversión en el turismo producto de la declaratoria de Patrimonio de Humanidad por parte de la UNESCO al sector histórico de Valparaíso en el año 2003. El concejal de Valparaíso nos relata cómo ha sido este proceso:

“En eso se fue desarrollando en 3 o 4 años, la hay declaración de patrimonio de la humanidad, las partes del Estado ha ido incorporando para la reconstrucción de esas áreas, se han ido desarrollando sectores, que son elegantes y nuevos en el mercado del turismo, cerro concepción, cerro alegre, estoy matizando.” (CV).

Anteriormente, la zona de La Matriz había sido considerada zona típica por parte del Estado y los trolebuses como patrimonio. Pero la declaratoria por parte del organismo internacional permitió que fondos fueran destinados a mantener la zona patrimonial. A pesar de esto, existe disconformidad por parte de los entrevistados por la precariedad de los fondos destinados a Valparaíso por su carácter patrimonial, lo que no permite que se recuperen edificios que están en estado de abandono o que han sido destruidos.

Como consagra El Martutino (2012), en el 2002 se creó la Comisión Presidencial Plan Valparaíso para revitalizar el valor histórico de la ciudad, validado por la UNESCO en el 2003 declarándola Patrimonio de la Humanidad. Entre el 2006 y 2011 se han gastado setenta millones de dólares provenientes del Banco Interamericano de Desarrollo para este ítem, donde mil ochocientos millones de pesos fueron para recuperar el Barrio Financiero, Cerro Concepción y Alegre, mientras que mil cuatrocientos millones de pesos a la Plaza Justicia, Cerro Cordillera y Cerro Toro. A pesar de eso, no ha cambiado la calidad de vida de los porteños y tampoco concreto un avance significativo de desarrollo económico.

Ahora, uno de los sectores donde más se ha invertido en el último tiempo es relacionado con la industria portuaria. Aquí el sindicato de trabajadores aduaneros nos explica el proceso de concesión de los terminales portuarios:

“De ahí, en el año noventa y nueve, ocurrieron las previtaciones... las privatizaciones portuarias. Se privatiza el... una parte pal lado sur de Valparaíso, cinco sitios, que ahora... (...) su imagen corporativa es TPS. (...) Y a la derecha, pal norte, tenemos... el espigón que cuenta de tres sitios. Donde..., ese lado trabajaban empresas aledañas al... comercio exterior y las compañías navieras, que hoy día desaparecen. Porque llega OHL, el grupo español...” (SINTAACH).

Y la dirección de obras nos relata el ejemplo del camino La Pólvara:

“Eso genero el acceso sur (...) tema que se concreto en el 2005 (...) posteriormente la EPV quiso hacer otro acceso portuario de clase A, que en realidad es un centro de apoyo logístico, para ordenar el tránsito de camiones.” (DOM).

Desde que se produce el cambio de ley de puerto, se concreta un proceso de concesión de los terminales portuarios instalándose el sector privado definitivamente en la industria y descentralizando el puerto estatal, surgiendo tanto empresas privadas como públicas (Carrillo & Santander, 2005).

La inversión producida por estos cambios, permitió la introducción de nuevas tecnologías a la industria para disminuir los tiempos de atraque. Para lograrlo, se realizó una fuerte inversión de infraestructura urbana, como el mejoramiento del camino la Pólvara, para el uso de camiones, y el túnel que une dicho camino con el acceso al puerto, sacando el transporte de carga de la ciudad y desviando la movilidad de container más expedita (Empresa Portuaria Valparaíso, 2012).

Imagen n°11



Fuente: fotografía instalaciones Zona Expansión de Almacenamiento Logístico (ZEAL) desde las alturas. Instalaciones ZEAL, Valparaíso. Imagen extraída de página web: <http://www.zeal.cl/instalaciones-y-equipamientos/instalaciones/>. (Recuperado el 17 de abril el 2015)

Otro ejemplo es la Zona de Expansión de Almacenamiento Logístico (ZEAL), que se ha instalado en el camino la Pólvara para el almacenaje de container. Fue concesionado

en febrero del 2008 a la sociedad ZEAL Sociedad Concesionaria s.a. entregando previsión de infraestructura, equipamiento y prestación de servicios básicos, ya que también se ubica la Zona de Actividades Obligatorias (ZAO) donde la carga cumple todas sus inspecciones legales, entregando orden, eficiencia y gestión al desarrollo portuario (Empresa Portuaria Valparaíso, 2012).

El plan de modernización que ha venido realizando la empresa portuaria viene acompañado de una nueva inversión en el sector de Barón, que prácticamente es proyecto retail Mall Plaza, y tiene características de modelo de negocio vía concesión. La empresa estatal deja claro ese hecho:

“Entonces, un Puerto Barón, de las características que está planteando. Es decir, un [patimon 20:05] de cien kilómetros, borde costero, cuarenta metros de borde costero... de ancho. Van a ver tiendas antes. Evidente. Si el modelo de negocio implica que tiene que haber una inversión de esas características. No..., no... no... puede haber otra. Porque hoy día el Estado no es capaz de hacerse cargo de un... proyecto de estas características y de envergadura. Y el municipio menos, porque obviamente, entendemos que tienen problemas... o sea, financieros.” (EPV).

Y Mall Plaza nos explica las características de la inversión y las ganancias de este proyecto entre los treinta años de licencia:

“Efectivamente, más o menos dentro de los 21 millones de dólares en el modelo..., influyen varios factores pero principalmente más o menos esos.... Pero que recibe por otro lado también un canon de arriendo, de uso, de... de..., aparte de los 160 millones de dólares de inversión, hay todo un pago por canon de arriendo de los 30 años que..., en los 30 años va acumular aproximadamente 70..., eh... 90 millones de dólares. Por lo tanto, el aporte del Estado..., finalmente regresa en la misma operación del proyecto al Estado y genera un beneficio netamente monetario de aproximadamente de 70 millones de dólares.” (MPB).

La entrega de terrenos portuarios a la instalación de un mall y la construcción de un borde costero representaría una de las últimas inversiones de gran envergadura en Valparaíso.

¿Qué tienen en común todas estas inversiones? La existencia de una alianza pública-privada que se ha venido desarrollando últimamente. En el caso de la ciudad-puerto la instalación del proyecto de retail y la modernización de los terminales portuarios son un ejemplo de esta situación, ya que como queda señalado, tanto el Estado o la administración local son parte de este modelo de inversión de grandes envergaduras.

### 6.1.4 Valparaíso, muchas riquezas pocos ingresos

Podemos entender, a partir de lo señalado por los actores sobre el estado del capital económico de la ciudad-puerto de Valparaíso. El siguiente cuadro resume muestra el capital económico de la ciudad-puerto.

Cuadro n°6  
Capital económico de Valparaíso

Industria Portuaria	Ingresos	Inversión
La principal actividad económica del territorio. Proceso de ampliación de terminales portuarios y un proyecto mall en terrenos portuarios.	No existen mecanismos de retención de ganancia. Muchos de las utilidades producidos en el territorio se van a nivel central.	Existe una fuerte inversión en la industria portuaria y en el turismo patrimonial dada la alianza público-privada.

Fuente: elaboración propia.

Como podemos ver, la capacidad de generar recursos en el territorio se ha venido desarrollando mediante el sector privado apoyado por los distintos niveles administrativos del Estado, sea empresas o administración local. Esta alianza público-privada ha permitido esta situación, pero con matices, ya que son el Estado a nivel central y los grandes inversionistas nacionales, quienes mantienen esta unión y no los empresarios locales.

Esto queda reflejado en los procesos de inversión. Mientras que el Estado a nivel central y los grandes empresarios realizan inversiones en la industria portuaria, el empresario local y la representación del Estado local, realizan inversión en la zona típica patrimonial de Valparaíso.

Que exista una fuerte inversión en la industria portuaria, obedece a que es una de las actividades más rentables y las que dejan importantes utilidades, considerando que es una de las actividades económicas estratégicas de cualquier economía.

Como quedó consignado, esas grandes utilidades de la industria portuaria del territorio no quedan en la ciudad-puerto y en su mayoría retorna a Santiago, lugar donde se concentra el Estado central. Es por ello, que la inversión del Estado central es a la industria que le genera importantes retornos a sus arcas.

La manera en cómo estos argumentos se desarrollaron entre los actores lo podemos ver en el siguiente cuadro.

Cuadro n°7  
Posición de las organizaciones respecto al capital económico del territorio

Organizaciones ligadas al proyecto retail	Organizaciones ligadas a la actividad marítima y portuaria	Organizaciones vecinales	Administración local
Apuntan a los beneficios de la alianza público-privada para Valparaíso.	Fuerte reclamo ante los ingresos en su mayoría se vayan a nivel central.	Consciente de la falta de recursos y trabajo en Valparaíso.	Dificultad en recaudar más ingresos a las arcas municipales.

Fuente: elaboración propia.

En su mayoría, los actores comprenden que Valparaíso no recibe recursos importantes dado que tiene en su territorio una de las industrias más importantes a nivel país. Los más conscientes de esta situación son las organizaciones ligadas a la actividad marítima y portuaria y la administración local, en menor medida las vecinales. Mientras que las otras intentan rescatar lo positivo del proceso de modernización portuaria y los planes que se ejecutarán a futuro para Valparaíso.

## 6.2 Institucionalidad local

Después de haber visto los procesos económicos del territorio, entraremos en la forma que se toman las decisiones para el desarrollo territorial. En este aspecto se abarcaron varios puntos, pero los resultados resaltaron los elementos sobre el funcionamiento de la administración local y cuáles actores toman las decisiones en Valparaíso. Los elementos a tratar son la administración municipal, los problemas de norma, los espacios de relación, la participación y la emergencia y resultados de proyectos en Valparaíso.

Al igual que en el apartado anterior, partiremos con los resultados de análisis que reflejan el punto que estamos tratando, para finalizar con una conclusión general de la situación en el territorio y cómo se comportaron los discursos entre los actores.

### **6.2.1 Administración municipal.**

Dentro de la administración territorial del Estado, la comuna es la última división desde nivel central a nivel local. La institucionalidad a quien recae la administración de una comuna es el municipio. Su naturaleza y constitución, funciones, atribuciones, patrimonio, financiamiento, organización interna, regímenes de bienes, personal y fiscalización son parte del Título I de la Ley Orgánica de Municipalidades (Ley N° 18695, 2006).

Lo relevante es como los actores van entendiendo ese trabajo que realiza la administración local. En ese sentido, dentro de las múltiples tareas que tiene el municipio podemos entender que su principal rol es hacer cumplir las normativas respecto a las distintas áreas que afectan a su territorio. Esto es lo que señala un concejal de Valparaíso:

“Hoy día, que cuando tú le preguntas al municipio, oigan pero ustedes ¿Qué dicen? El municipio te responde inmediatamente y ellos aplican la ley, si al municipio cuando el municipio tiene (...) ‘yo tengo que aplicar la ley’”. (CV).

En casos de grandes proyecto, como Puerto Barón, la dirección de obra nos dice que el rol de la institución es velar que se cumpla la norma:

“Lo que nosotros tenemos que velar es que se cumpla la norma, que es distinto. Este... el rol municipal es ese. No es otra.” (DOM).

Ante cualquier proyecto que un tercero quiera ejecutar en Valparaíso, la municipalidad tiene que velar que dichos proyectos estén dentro de la normativa vigente. Es decir, solo puede resolver asuntos que les permite la ley y que se establecen a nivel central para todos los municipios. La unidad de obras municipales es la encargada de que se cumpla la Ley General de Urbanismo y Construcción, plan regulador comunal y ordenanzas correspondientes, además de fiscalizar la ejecución de obras y en la recepción verificar que cumpla la norma (Ley N° 18695, 2006).

En el caso del Mall Barón, fue el municipio quien tuvo que formular una normativa para cambiar el uso de suelo del sector, pasando de uso portuario a urbano. Esto permitió que el proyecto se pudiese emplazar en ese lugar. Cuando la iniciativa retail cuenta con todos los estudios de impacto que dicta la ley, el municipio puede otorgar el permiso para instalarse.

Pero existen una serie de reclamos que aparecen claramente en contra de la administración local. Éstos apuntan a la relación con los otros niveles de la administración estatal y la manera en que se toman las decisiones.

Si bien, cada nivel de administración del Estado tiene sus funciones por normativa, se señala que existe una descoordinación y una falta de comunicación entre ellas, incluso dentro de los mismos departamentos de la municipalidad. Miremos lo que señala una junta vecinal con respecto a esto:

“A nosotros que nos toca trabajar mucho con ellos, hay muy mala comunicación. Entonces..., menos..., van a centralizar una cosa como esto. Ponte tú que si hay departamentos que si necesitan conjuntamente. Se toman decisiones en un departamentos y en el otro departamento no tienen ideas. No peleado, pero no comunicado.” (JVCC).

Y un concejal de Valparaíso va en el mismo sentido al señalar los impactos viales y de seguridad urbana que se darían con el proyecto retail:

“En su momento es lo que estamos financiando, generar una inversión de Estado a la paralela a la ciudad que atendiera a la zona donde se va a implementar esto y hoy día si vamos a tener problemas, vamos a tener problemas de seguridad, como nos preparamos, cuando tengamos que enfrentarlo.” (CV).

Para que quede claro, lo que se refiere es que cuando toman decisiones de las administraciones fuera de la comuna, no se revisan los impactos o no se dota de herramientas al municipio para enfrentar las consecuencias de dichas decisiones.

Mientras que la manera en cómo se toman las decisiones en el territorio es otro de los reclamos más comunes sobre la administración municipal. Esta junta vecinal nos da su punto de vista respecto a la toma de decisiones:

“...como la toma de decisiones siempre es súper jerárquica, muy institucionalizada y con poca participación ciudadana. Yo creo que eso está bastante obsoleto para los tiempos que vivimos.” (JVCB).

Incluso los trabajadores de agentes de aduanas tiene la misma opinión con el tema:

SINTAACH: esas decisiones se toman, desgraciadamente, bajo cuatro paredes.

Inv.: ya

SINTAACH: la ciudadanía no tiene ni voz ni voto. (SINTAACH).

Las formas en que la ciudadanía participa en la toma de decisiones están determinadas por normativa, así el municipio no puede implementar procesos que estén fuera de lo que la ley dice. Ésta está establecida en el Título IV de la ley municipal que

señala que la municipalidad tendrá ordenanzas para modalidades de participación ciudadana, un Consejo de la Sociedad Civil (COSOC) donde participan organizaciones comunitarias, relacionadas con el desarrollo económico, social y cultural, además de realizar audiencias públicas y una oficina de reclamo, como regular plebiscitos comunales (Ley N° 18695, 2006).

En general, para los actores el municipio está atado de manos por las leyes, ya que como órgano público sus funciones se extralimitan por la norma, mientras que por otro lado se reclama una administración y una institucionalidad deficiente para la administración del territorio.

### **6.2.2 Problema de norma sobre la administración local**

Ante lo presentado sobre el rol que tiene que desempeñar la municipalidad de Valparaíso, surgió un punto que fue saturado en las entrevistas de diferentes formas. Mayoritariamente apuntaba a problemas en la manera en que se desenvuelven las instituciones sobre procedimientos de la normativa o el rol deficiente de la administración sobre problemáticas en su territorio. A esto, lo hemos denominado problema de norma.

Cuando se emplazan proyectos de gran envergadura y que requieren el cumplimiento de una serie de normas, nos quedó claro en el punto anterior que el nivel institucional tiene que desenvolverse de acuerdo a la ley. La empresa portuaria nos dice cual fue la normativa que autoriza el proyecto retail.

“Y hoy día la ley establece que los proyectos tienen que entrar al sistema de impacto ambiental.” (EPV).

No tan solo con el Sistema de Impacto Ambiente, sino también Mall Plaza dice que se tuvo que cambiar el plan regulador.

“Ahora, lo que vino después fue el proceso de modificación del plan regulador, que se materializó el año 2009... para cambiar el uso de suelo de portuario a urbano...” (MPB).

La administración local la única injerencia que tuvo ante la situación fue cambiar el uso de suelo para que pudiese emplazarse el proyecto y fiscalizarlo, que cumpla todas las normativas exigidas para su aprobación. Es este el punto de problema de norma.

Con respecto a la relación entre la administración local y la administración portuaria cada una es autónoma entre sí. Es decir, las herramientas regulatorias del municipio no pueden intervenir en la zona portuaria. No existe una obligación normativa de ambos de realizar planes en conjunto como un desarrollo armónico, haciendo que el puerto funcione como cualquier actor privado. EPV es una empresa del Estado con patrimonio propio y se relaciona con el gobierno por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (Ley 19542, 1997)

Sobre este punto, la dirección de obras señala la carencia de autonomía del territorio:

“Yo creo que en la institucionalidad que funciona en el país sumamente deficiente. Igual, ponte tu, no teni ninguna autonomía de ningún tipo o realmente pueda manejar un territorio. Porque, se divide en región, provincia, ciudad, y lo que fue. Es un enredo de una nave. Ni siquiera..., el gobierno central tira todas las cargas a lo local, y los recursos..., ni gramo.” (DOM).

Y el concejal de Valparaíso de pone el ejemplo de que el borde costero de la comuna no tiene injerencia la administración local:

“En un momento algo cortó, algo paso que el Estado entra y dice “señores a partir de ahora de av. Errázuriz para allá ustedes y todo esto se preocupa el gobierno, el gobierno militar”... (CV).

Para los actores, esta situación está pasando en todo nivel. De hecho, el Ministerio de Vivienda realizó en el 2013 el Decreto N°1 donde elimina la restricción a centros comerciales y torres de oficina al no instalarse en vías importantes, beneficiando proyectos que tenían ese tipo de denuncias, por ejemplo Proyecto Plaza Barón (El Mostrador, 2014). Esto va demostrando una institucionalidad local débil y no permite actuar de manera autónoma a la ciudad-puerto.

### 6.2.3 Participación ciudadana

La participación ciudadana fue uno de los temas que más presencia tuvo en las entrevistas. Podemos considerarla como el punto que une gran parte del conflicto generado por el proyecto retail y la emergencia de un sistema de acción en oposición. Esto lo entendemos así, ya que nos vamos a referir a la participación de actores locales en la toma de decisiones sobre el territorio. Veremos cómo se da dicha participación, los problemas que existen sobre este tema y cómo debería ser para los actores este proceso.

Lo primero que entendemos, es que ante la toma de decisiones que se producen en el territorio existen formas de participación que involucra a actores locales, ya que se debe realizar conforme a la normativa. Miremos esta pequeña conversación que se produjo con dirección de obra:

Inv.: correcto. La ley permite participación...  
DOM: no. La ley permite... permite esa participación.  
Inv.: a. ok  
DOM: lo que permite la ley.  
Inv.: a. ok. Correcto.  
DOM: mientras no se invente otra... ¿ya? Esa es la que hay. (DOM).

La forma de participación que permite la ley es a través del Consejo de la Sociedad Civil (COSOC), en el cual lo preside el alcalde y éste debe informar acerca del presupuesto de inversión, el plan comunal de desarrollo y modificaciones al plan regulador, y este organismo tiene quince días para formular observaciones (Ley N° 18695, 2006). Recordemos que las decisiones son tomadas por el Consejo Municipal.

Entonces, ¿cómo entró la participación ciudadana en la decisión del Mall Barón? La empresa portuaria señala lo siguiente:

“Eh... Entonces, en términos concretos, el componente, entre comillas, ciudadanos, solamente entraba o ingresaba en la discusión cuando teníamos que ingresar al proyecto al sistema de impacto ambiental.” (EPV).

El Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental está determinado en la ley de conservación del medio ambiente (Ley 19300, 1994) y en el 2010 fue actualizado (Ley 20417, 2010). Una de las modificaciones fue el artículo n°4 sobre la participación ciudadana y señala que *“es deber del Estado facilitar la participación ciudadana, permitir*

*el acceso a la información ambiental y promover campañas educativas destinadas a la protección del medio ambiente” (Ley 19300, 1994, pág. 3). Y la manera en que se realiza es presentando observaciones al proyecto que está en proceso.*

Entonces, el municipio de la ciudad-puerto decide cambiar el plan regulador, o una empresa presenta un proyecto que requiere pasar por el sistema de evaluación de impacto ambiental, la ley señala que dichos procesos deben generarse instancias donde los actores locales puedan presentar sus opiniones.

Este es el punto de crítica sobre la participación de los actores locales. Cuando ocurren estas instancias donde los actores locales tienen derecho a ser consultados, la ley no determina cómo debe realizarse la participación o qué tan vinculante debe considerarse las opiniones de estos actores.

El principal reclamo que existe es que ante la situación normativa prácticamente no existe participación. O como nos aclara la dirección de obras:

“Pero no es la... es decir, podría ser informativa si tú quieres, pero no tiene poder de decisión. ¿Ya?” (DOM).

Las formas de participación de los actores locales en tomas de decisiones del territorio son nulas. Por ende, la participación que se realiza es para tener en consideración las opiniones y de informar los proyectos, cambios o licitaciones que están ocurriendo en la ciudad-puerto.

Y sobre esto existen varios ejemplos de organizaciones reclamando por lo mismo. Miremos lo que señala esta junta vecinal:

“Es que la experiencia nos ha demostrado que no son confiables, porque..., en la mayoría de las veces que se hace participación ciudadana no hay un.... La participación ciudadana se remite solamente al hecho de poder escuchar a los vecinos, pero esa escucha no se ve reflejada en el proyecto final...” (JVCB).

Y el comité poblacional

“Ojalá le diera a la comunidad los espacios necesarios para poder entrar a una reunión y decir “señores esto es lo que presentamos nosotros”. Eso no ha sido posible. Hemos querido.” (CPDDV).

Incluso la cámara de comercio:

“...con el modelo económico actual ya... ya te hacen el proyecto a la medida y en este momento la autoridad general, regional, eh..., no hay una importancia por el ciudadano...” (CCTV).

Imagen n°12



Fuente: organización recibiendo a los camiones. Inicio marcha “NO al Mall Barón”. Marcha contra el Mall Barón, Plaza Sotomayor, Valparaíso, octubre 2013. Trabajo de campo. Archivo del autor.

Ante esta problemática los actores locales están optando por la judicialización ante proyectos o planes de la administración local, ya que al no ser considerados, o que se consideren actores que tienen la misma visión, no se genera una discusión democrática, se lleva la situación fuera de los márgenes normativos para que sean las instancias judiciales las que resuelvan la situación. Tal cual como nos dice esta junta vecinal:

“No, generalmente no, generalmente las unidades vecinales lo que, han lo que logran es a través de acciones judiciales o de la contraloría, reclamar proyectos, pero no hay mayor proceso de conversación, porque tampoco de parte de mi movilidad [(voluntad) no se entiende 9:45] de poder conversar los temas” (JVCB).

Entonces, ante la deficiencia de la normativa con respecto a la participación de actores locales en la toma de decisiones de su territorio y la falta de instancias de diálogo, se recurre a organismos fuera del marco normativo de la administración local. En el caso del conflicto del Mall Barón se llegó a tribunales de justicia y a la UNESCO.

En el 2011 las organizaciones en contra del proyecto retail presentaron un recurso en el Consejo Defensa del Estado para que investigue irregularidades en los contratos entre EPV y Mall Plaza (El Martutino, 2011). Pero en 2013 se hace una demanda a la Superintendencia de Medio Ambiente por no realizarse una evaluación de impacto ambiental en el cambio del plan regulador al encontrarse restos arqueológicos en el sector

del muelle Barón (El Martutino, 2013), y el 2° Juzgado Civil de Valparaíso paraliza las obras por vulneración de patrimonio arqueológico (La Tercera, 2013).

La comisión evaluadora de la UNESCO visitó la ciudad-puerto en Octubre del 2013 para observar el estado de conservación de la zona patrimonial y organizaciones opositoras al proyecto Puerto Barón presentaron sus críticas (El Martutino, 2013). Estas demandas quedaron reflejadas en el libro ‘Valparaíso Reclamado’ (Andueza & Aravena, 2013).

El organismo internacional generó un informe sobre el patrimonio histórico, conocido como informe ICOMOS, donde fue abordado en el 38° Sesión del Comité de Patrimonio Mundial en Qatar. Este documento señala respecto del proyecto Puerto Barón que fue caracterizado erróneamente la Bodega Simón Bolívar, es una ruptura en el paisaje urbano y existen numerosas inquietudes de actores sociales, concluyendo la carencia del Plan Maestro en interpretar el Valor Universal Patrimonial y de participación de actores de la ciudad (Mendes & Calvo, 2014).

Esto provocó que el Comité de Patrimonio Mundial del Organismo paralizaran las obras del proyecto retail y solicitó al Estado que proponga un nuevo proyecto arquitectónico y nuevos informes (El Mostrador, 2014).

#### **6.2.4 Valparaíso, sin plan y sin rumbo**

Después de haber abarcado los puntos más relevantes sobre los procedimientos que se producen en la ciudad-puerto de Valparaíso, podemos obtener una conclusión más global. El siguiente cuadro muestra en resumen de lo que se ha tratado.

Cuadro n°8  
Institucionalidad local

Administración local	Problema de norma	Participación ciudadana
Funciones limitada por ley, creando una institucionalidad débil y deficiente para resolver problemáticas del territorio.	Carece de autonomía para conducir y administrar el territorio.	Participación en base la ley, de carácter consultivo y no resolutivo.

Fuente: elaboración propia.

Como vemos, existe un problema en las capacidades que tiene la administración local para gobernar el territorio. Ante las problemáticas que se producen y que son características de la ciudad-puerto de Valparaíso, como el patrimonio o el puerto, el municipio no tiene las capacidades para intervenir.

El gran ejemplo es que la administración local no tuvo participación en la toma de decisión del plan maestro de la Empresa Portuaria de Valparaíso, ya que esta responde al Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Todo esto es el resultado de la normativa vigente, haciendo que la ciudad-puerto de Valparaíso carezca de autonomía para conducir el territorio.

Las limitaciones de la administración local y su carencia de autonomía, llevan a cuestionarse la manera en que se toman las decisiones sobre el territorio, o más quienes las toman. La participación de los actores locales es también limitada, acotada a la ley, de carácter consultiva y sin ningún poder de decisión.

Esto ha llevado a cuestionar la efectividad de dichos procesos y a la necesidad de cambiar el sentido de la participación, haciéndola más vinculante ante la toma de decisiones. Es por eso que suena fuerte la idea de los cabildos y los plebiscitos.

Cuadro n°9  
Posición de las organizaciones respecto a la institucionalidad local

Tipo Organización	Organizaciones ligadas al proyecto retail	Org. Ligadas a la act. marítima y portuaria	Organizaciones vecinales	Administración local
Institucionalidad local				
Administración local	Exigencia de planes reguladores.	Incumplimiento de funciones. No hay regulación.	Descoordinación entre niveles administrativos.	Limitación de funciones.
Problema de norma	Acciones se toman según normativa.	Carencia de planificación.	(Sin argumento central).	Institucionalidad débil.
Participación ciudadana	Se apega a las formas según la ley.	Necesidad de instancias resolutivas.	Solo es de carácter consultivo.	Existe, pero deficiente.

Fuente: elaboración propia.

Cómo se distribuyeron los argumentos de las distintas organizaciones ante las temáticas abordadas, se puede ver según el cuadro n°9.

Como podemos ver, las organizaciones ligadas al proyecto retail tienen un argumento carente de crítica con respecto a los procedimientos del territorio. Para ellos, lo importante es cumplir las normativas existentes para así validar sus acciones y defenderse de otros actores que han llevado el conflicto a instancias judiciales u organismos internacionales. Esta posición es muy distinta sobre las otras organizaciones.

Lo interesante son los actores de la administración local. Son ellos bastante críticos con respecto a la estructura administrativa existente, ya que son quienes cotidianamente tienen que lidiar con estas situaciones. Si bien, entienden que toda organización administrativa opera según lo que le permite la ley, son los primeros en señalar que esa ley es deficiente.

Mientras que las organizaciones ligadas a la actividad marítima y portuaria y las vecinales, son las que entienden la principal debilidad de la estructura administrativa, la incapacidad de planificar sobre el borde costero, Planes reguladores deficientes, las decisiones con respecto a la ciudad-puerto de Valparaíso se toman en cuatro paredes y que su rol es ser un mero espectador.

Son ellas las que principalmente proponen crear nuevos procedimientos sobre el territorio, donde cambie el rol de los actores locales para que tengan la capacidad de ser protagonistas de las decisiones de la ciudad-puerto de Valparaíso.

### **6.3 Capitales intangibles, ¿problema en la sinergia de la ciudad-puerto?**

Los capitales intangibles son los elementos inmateriales, o subjetivo, del desarrollo y que contribuyen a las acciones de transformación de un territorio. Todo plan, estrategia o idea sobre el desarrollo del territorio influyen una serie de elementos intangibles para su ejecución y no solamente aspectos materiales.

Desde los datos producidos y analizados podemos mostrar una visión general de los capitales intangibles de Valparaíso, con el objetivo de analizar los capitales territoriales que afectan la capacidad sinérgica del desarrollo territorial.

Cuadro n°10  
Capitales intangibles en Valparaíso

Capitales Intangibles	Resultados	Capitales Intangibles	Resultados
1) Cognitivo	Resalta el conocimiento histórico de Valparaíso.	5) Cívico	Existe desconfianza en las instituciones y sus procedimientos.
2) Simbólico	Fuerte identidad del habitante con el territorio.	6) Institucional	Hay poca relación entre organizaciones y la que existe no es buena.
3) Cultural	Necesidad de que Valparaíso tenga la importancia que tuvo anteriormente.	7) Psicosocial	Mayoritariamente, existe la creencia de que Valparaíso no va a mejorar.
4) Social	Existe gran cantidad de organizaciones en todas las áreas.	8) Mediático	Uso comunicacional para transmitir proyectos.

Fuente: elaboración propia.

Como vemos, ciertos capitales muestran elementos positivos que pueden contribuir a un desarrollo territorial consensuado entre todas las organizaciones de Valparaíso, pero queda claro que existen dos capitales que dificultan el proceso sinérgico de la ciudad-puerto de Valparaíso: el cívico y el institucional.

Estos capitales están jugando papeles clave en el desenvolvimiento del conflicto sobre la instalación del proyecto retail en borde costero y el desarrollo de Valparaíso. Esta situación se revela en dos indicadores: la confianza en la institucionalidad y la relación entre las organizaciones. A continuación, abordaremos cada una y como los argumentos se comportaron entre los actores.

### 6.3.1 Confianzas en la ciudad-puerto

En el informe sobre el impacto económico del puerto a Valparaíso (Ingeniería Civil Oceánica, 2008) en su estudio sociológico, pone énfasis en recuperar las confianzas para avanzar en los beneficios de la ciudad-puerto. El documento que entregaron los observadores de la UNESCO en su visita en el 2013 (Mendes & Calvo, 2014) señalan sobre

la cantidad de inquietudes de los actores sociales en los proyectos que ejecuta la empresa portuaria en el borde costero.

Sobre este punto se abrieron una serie de temáticas que apuntan a un proceso de desconfianza en Valparaíso. A pesar de ser diverso, podemos evidenciar tres líneas generales donde se evidencia este proceso de desconfianza, que se exponen en el siguiente cuadro:

Cuadro n°11  
Problemas de confianza en Valparaíso

Problemas de confianza	Conclusiones
Intereses creados.	Las decisiones no son para la comunidad porque hay operadores políticos, o partidos políticos, y hay intereses creados.
Decisiones no benefician a Valparaíso.	Constante incumplimiento de promesas e incapacidad de llegar acuerdo. Desconfianza en los procesos.
Malas prácticas y desconfianza.	Existe la abundante sospecha de que hay corrupción y cohecho en la administración territorial.

Fuente: elaboración propia.

Con respecto al primer punto señalado, aparece entre los actores la impresión que en las tomas de decisiones de la ciudad-puerto existen intereses creados que operan para beneficio de sectores particulares y no para la comunidad en su conjunto. Esto no se da tan solo en la administración territorial, sino también en los procesos que involucran al sector privado.

Uno de los actores que más aparece como operador de decisiones son los partidos políticos, que hacen que éstas se tomen entre cuatro paredes y se oculten a la comunidad. Esto está relacionado con los cargos de representación popular del territorio que son por integrantes de estas instituciones políticas. Se los entiende como actores ajenos al territorio y a los actores locales.

Miremos el extracto de esta conversación con el sindicato de trabajadores de agentes aduaneros:

SINTAACH: eh... Lo que pasa, que aquí, como te comentaba, aquí... en Valparaíso, específicamente... No se la realidad de otras ciudades.  
Inv.: ya. No, si estamos hablando de Valparaíso.  
SINTAACH: ...mandan los partidos políticos. Claramente. (SINTAACH).

Y la empresa portuaria nos relata esta percepción de interés creados en la licitación del terminal dos:

“Fundamentalmente, la licitación del terminal 2 tuvo mucho..., mucho de..., juego económico, más que político y social. Aquí hubieron intereses económicos de lleno, para que este proceso no funcionara y así pudiera idear un proceso, incluso..., de adjudicación directa..., licitación tipo privada.” (EPV).

Esto repercute en el otro punto, apunta a que las decisiones sobre Valparaíso se realizan mediante procesos que son sospechosos o que los procedimientos normativos no se cumplen.

Se tiende a tener la impresión de procesos irregulares en la administración local por irregularidades que ha sucedido en la concesión de Puerto Barón, considerando que el proyecto no considera el valor patrimonial de la Bodega Simón Bolívar (Mendes & Calvo, 2014). Esto provoca una desconfianza en la institucionalidad local y en la forma como ella se relaciona con los actores.

Esta situación genera una sensación de incumplimiento de promesas y que la ciudad-puerto no está tomando buenas decisiones, afectando la confianza en sus líderes, tal como lo relata Mall Plaza:

“De alguna manera, también va acompañada de una baja autoestima..., de esa sensación de que nada resulta o este acostumbramiento que se anuncian cosas que después no pasan. También va mermando en la confianza que hay en la ciudad sobre los mismos liderazgos ¿cierto? Y como se desarrolla las cosas...” (MPB).

Incluso, argumentos como los transportistas portuarios que señalan que la administración local ha beneficiado al sector privado:

“...pero queda en conciencia de que las autoridades que hemos tenido, particularmente lo que es el municipio, no le han recogido parte de esto. En consecuencia se han entregados los negocios..., o los pocos negocios que Valparaíso tiene, que son de bastante recursos, a un sector privado que..., por lo demás, no tengo idea quien son los están detrás de este negocio, pero es un excelente negocio.” (FTP).

Principalmente, la sospecha de estas prácticas apunta a abuso de poder de las autoridades en procesos de concesión de funciones municipales, sobornos, arreglos entre privados para favorecerse o con la administración local para favorecer a un actor en particular. Es decir, la sensación de cohecho y corrupción en Valparaíso.

El extracto de esta conversación con esta junta vecinal pone en evidencia esa sensación:

JVCC: ...solamente la municipalidad. Porque la municipalidad..., no va a ser muy buena, si el mall.

Si la municipalidad está quebrada. Es de donde va a sacar plata...

Inv.: ¿entonces, ustedes creen que quisieron construir el mall?

JVCC: ...si. Yo creo que movieron turrone. Porque está quebrada... (JVCC).

Y los camioneros tienen un argumento más directo sobre el tema:

“Entonces..., voy hablar más pesadamente. Aquí hay lucas metidas. Alguien se está arreglando los bigotes.” (FCCV).

En definitiva, toda esta sensación de intereses creados, decisiones irregulares y malas prácticas generan un ambiente de desconfianza desde los actores a la institucionalidad que opera para administrar el territorio. Esta situación repercute en el capital cívico que tiene la ciudad-puerto de Valparaíso y en los demás capitales intangibles del desarrollo territorial.

Además, esto puede tener injerencia con el proceso de conflicto en la instalación del mall en borde costero de Barón y el proceso de formación del movimiento social. Ya que la falta de confianza en la institucionalidad del territorio generó la necesidad de ciertos actores de buscar acciones que estuviesen fuera de los procesos establecidos para detener y modificar las decisiones ya tomadas.

El siguiente cuadro muestra la síntesis de los argumentos de los actores respecto a su posición sobre la desconfianza.

Cuadro n°12  
Posición de los actores respecto a la desconfianza

Organizaciones ligadas al proyecto retail	Organizaciones ligadas a la actividad marítima y portuaria	Organizaciones vecinales	Administración local
Proceso de desconfianza que se ha hecho sentir en el conflicto por el mall.	Existencia de intereses creados. Ocurrencia de malas prácticas. Procesos irregulares en proyectos.		Desconfianza a la administración local.

Fuente: elaboración propia.

Como podemos ver, son las organizaciones locales de diversas áreas las más críticas y las que son más duras al señalar procesos que provocan desconfianza. Son ellas las que no

creen en la institucionalidad existente para administrar el territorio. Señalan constantemente experiencias que ratifican su postura sobre el tema.

Mientras que las otras organizaciones, señalan la existencia de un ambiente de desconfianzas, pero son más cautas al referirse a ese punto. Intentan demostrar que es un proceso país que ha repercutido en este conflicto, donde si hubiese pasado en otro momento no ocurriría el revuelo que se armó con la instalación de un mall en el borde costero. Esto porque se están ubicando otros centros comerciales en el sector del Almendral y no se han producido protestas, y no se produjeron cuando se instaló Portal Jumbo.

### 6.3.2 Estado de relación entre las organizaciones de Valparaíso

Con respecto a cómo se dan las relaciones entre las distintas organizaciones que se desenvuelven en Valparaíso, los resultados no son muy diferentes en comparación con el punto anterior. El siguiente cuadro muestra la visión general de las distintas organizaciones entrevistadas sobre el tema.

Cuadro n°13  
Relación entre organizaciones en Valparaíso

Problemas en las relaciones entre organizaciones	Conclusiones
Relaciones utilitarias.	Se dan relaciones con intereses. Las posturas diferentes solo son opiniones y no se toman en cuenta.
Falta de comunicación.	Relaciones cortadas. No hay espacios para relacionarse.

Fuente: elaboración propia.

El primer punto, hace referencia a los intereses que existen para entablar una relación con otra organización. En la práctica, solo existe la necesidad de instalar una postura y buscar actores aliados o los que pueda convencer para que lo apoye, haciendo que las relaciones producidas sean consideradas utilitarista, como lo señala esta junta vecinal:

“Es un favoritismo, y un utilitarismo también de parte del municipio, en cuanto a con cuales organizaciones se relaciona más y con cual se relaciona menos.” (JVCB).

Esto hace que las relaciones dadas en la ciudad-puerto sean consideradas como malas, con un alto interés político, y en los momentos que hay que establecer diálogo entre

organizaciones con posturas diferentes, es solo para defender su posición y no llegar a un consenso.

Este problema se da tanto en las relaciones entre el nivel local y los distintos niveles administrativos, entre el privado y la administración local y el privado con las otras organizaciones. El denominado informe ICOMOS (Mendes & Calvo, 2014) pone énfasis sobre esto en sus conclusiones, señalando en la necesidad de llegar a un mínimo de acuerdo sobre los proyectos que se quieren ejecutar por parte de EPV.

El resultado de este problema es que no se producen coordinaciones entre las organizaciones e instituciones, por ejemplo las planificaciones que se dan en el Plan Maestro no considera las repercusiones sobre el Valor Universal Patrimonial de Valparaíso (Mendes & Calvo, 2014). Este extracto de la entrevista con la dirección de obras menciona esta situación:

DOM: Lo mismo te pasa con el borde costero. Y hay un punto donde los programas no sirven. Entonces, era... obligado a decir ¿cachay? Entonces, eh... que las autoridades esta..., se meten cada una por su tren, con lo que sea absoluta. Solamente validada en esa ¿cachai?

Inv.: ya

DOM: entonces, no existe esta coordinación. Entonces, dirás.... (DOM).

La mala relación que hay entre organizaciones en el territorio, sumado con la orientación utilitarista provoca una falta de comunicación para poder resolver problemas, planificar, generar ideas, incluso convivir. Un ejemplo de esta situación es lo que se da en el conflicto del Mall Barón, ya que se consideran las relaciones totalmente cortadas entre las que están a favor y las que están en contra.

Aunque el proyecto retail cumplió con el ítem de participación ciudadana que exige la normativa, no fue suficiente para obtener un acuerdo mínimo respecto al futuro del borde costero y el patrimonio histórico de la ciudad-puerto (Mendes & Calvo, 2014). Se entiende una carencia de instancias para generar diálogo entre las distintas organizaciones del territorio.

Es por eso que esta junta vecinal al preguntarle sobre el tema sea clara en responder:

Inv.: ¿falta de comunicación entre las organizaciones?  
 JVCE: Demasiado. En eso y en muchas cosas más... (JVCE).

Y el concejal de Valparaíso nos señala que después del conflicto del proyecto Barón las relaciones están cortadas:

“...y en ese decir hay detractores y gente a favor es lo que tenemos ahora. A mi entender..., entender..., una relación de intereses que esta cortadas... que justamente..., y es lo que estamos teniendo ahora, es lo que tenemos ahora..., tenemos ahora a nivel del medio, una relación de intereses que está cortada.” (CV).

Con respecto a cómo se comportaron los argumentos entre las distintas organizaciones quedan reflejados en el siguiente cuadro.

Cuadro n°14

Posición de las organizaciones respecto al estado de relación entre organizaciones

Organizaciones ligadas al proyecto retail	Organizaciones ligadas a la actividad marítima y portuaria	Organizaciones vecinales	Administración local
Hay relación con todos. Importancia del Estado en la relación entre organizaciones.	Mala comunicación. Las relaciones es solo política.	Falta comunicación entre las organizaciones.	La falta de relación genera problema de coordinación en el territorio.

Fuente: elaboración propia.

Para las organizaciones relacionadas con el proyecto retail señalan que existe diálogo con otros actores sociales. Es más, plantean que todas las opiniones en el caso del proyecto en conflicto fueron consideradas y que son las que están en contra las que no quieren dialogar.

Es evidente que el resultado de los argumentos de las demás organizaciones va en sentido contrario con lo planteado por las primeras. Lo que se diferencia entre una y otra es entender que las relaciones entre ellas es un principio básico de convivencia mientras que, por otro lado, las relaciones entre ellas es para defender intereses.

## **Capítulo 7: ¿Crisis en el desarrollo territorial de la ciudad-puerto?**

En este último capítulo, presentamos los resultados y análisis de las líneas principales de la investigación. A saber, si a partir de la producción de datos sobre el desarrollo territorial generados por las organizaciones del territorio en conflicto, se evidencia si la ciudad-puerto de Valparaíso está en crisis. Primero mostraremos la composición de los tres macro sistemas del territorio, económico, político y sociocultural, para pasar al proceso de interacción entre ellos por los input y output de los macro sistemas. Por último, dado este proceso de interacción, se podrá evidenciar el estado de crisis del territorio y de qué forma lo afecta.

### **7.1 Los tres macro sistemas**

Después de analizar los distintos subsistemas en el capítulo anterior que componen el desarrollo territorial, podemos elaborar una síntesis de los tres macro sistema que compone el territorio

El sistema económico y el sistema político apuntan a las condiciones materiales del territorio. Por ello, el subsistema capital económico es la dimensión principal, y única, del macro sistema económico, ya que dentro de éstos es el único que apunta al proceso de producción y generación de ganancia. Como vimos, las principales áreas que se dan en la ciudad-puerto son la industria portuaria y la inversión para la zona típica patrimonial.

Las condiciones materiales que conforman el macro sistema político lo componen el subsistema institucionalidad local y el subsistema actores y organizaciones. El sistema político del territorio cae principalmente en la administración local, es decir, el municipio. Sus principales funciones son planificar el territorio, fiscalizar que se cumplan la normativa de proyectos que se ejecuten en ella y hacerse cargo de los servicios sociales, educación básica y media, tener centros de salud municipal y de aseo y ornato (Ley N° 18695, 2006).

Las formas en que se toman decisiones en la ciudad-puerto son desde la institucionalidad existente, es decir, a través del Consejo Municipal donde sus representantes son elegidos por elección popular. La administración local genera mecanismos que solo permite la participación de actores locales en estos procesos por medio del Consejo de la Sociedad Civil y solo de forma consultiva (Ley N° 18695, 2006).

Pero como vemos, este macro sistema no tan solo desenvuelve condiciones materiales del territorio, sino también inmateriales, o subjetivas. Las dimensiones del subsistema capitales intangibles aportan enormemente.

El macro sistema sociocultural es donde solo se desenvuelve en las condiciones inmateriales del territorio. Éste demuestra una fuerte identidad urbana romanticista generada desde mediados del siglo XIX por su auge económico y social de ese entonces, provocando un imaginario colectivo que se mantiene hasta la actualidad (Ingeniería Civil Oceánica, 2008). Esto hace que se produzcan expectativas por parte de los actores locales sobre la ciudad-puerto. Una necesidad imperante de poner a Valparaíso en un estado de gloria.

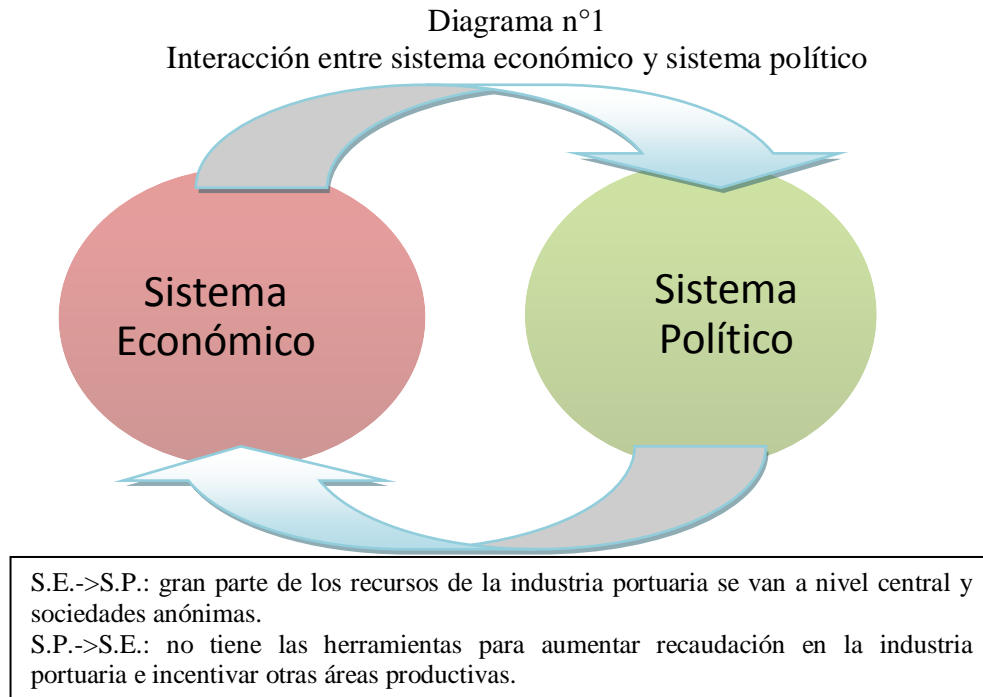
## **7.2 Interacción entre los macro sistemas**

Después de plantear en términos generales las condiciones de los macro sistemas del territorio de la ciudad-puerto de Valparaíso, a través de su proceso de interacción constituye un paso importante para identificar el estado de crisis.

Partiremos por mostrar los sistemas que presentan las dimensiones materiales del territorio, la interacción entre el sistema económico y el sistema político, y después se presentan las dimensiones inmateriales del mismo, la interacción entre el sistema político y el sociocultural.

## 7.2.1 Interacción entre sistema económico y el sistema político

En el siguiente diagrama resume la relación entre el sistema económico y el sistema político que se da en la ciudad-puerto de Valparaíso.



Fuente: elaboración propia.

En la relación de input hacia el sistema político desde el sistema económico se da como resultado la carencia de recursos que son entregados para que sean entregados al proceso de distribución de capital.

Sabemos que la industria portuaria, todas las empresas relacionadas con esta actividad, aporta por conceptos de derechos municipales cerca del 16% del presupuesto municipal (Ingeniería Civil Oceánica, 2008). Pero entendemos que gran parte de los recursos de la industria portuaria se van a nivel central y a sociedades anónimas.

Porque EPV menciona que por conceptos de patentes y otras contribuciones la suma de 400 millones de pesos anuales a la administración local todos los años, cuando en el año 2012 tuvo una utilidad neta de \$5727 mil millones y en el 2013 de \$3788 mil millones (Sistema de Empresas Públicas, 2014).

Además, se señala que los terminales concesionados obtienen una rebaja en el pago de patentes municipales amparadas por ley. En este sentido, estamos hablando de un

beneficio para disminuir el pago de los derechos municipales de una empresa, de características sociedad anónima, que tuvo una ganancia en el año 2013 de US\$16107 millones (Terminal Pasífico Sur s.a., 2014).

Entonces, las dos empresas que son la base de toda la industria portuaria y que son las que más utilidades generan, terminan entregando aportes insuficientes para la administración local. Entendemos esto porque comunas como Viña del Mar, que tienen administración de una actividad que nos es estratégica para la economía nacional, tiene el doble de ingresos.

En la relación output del sistema político hacia el sistema económico permite evidenciar que la administración local no tiene los mecanismos necesarios para producir sus propios procesos de recaudación en la industria portuaria. La institucionalidad existente impide que la municipalidad pueda elaborar sus propios mecanismos tributarios exclusivos para este sector.

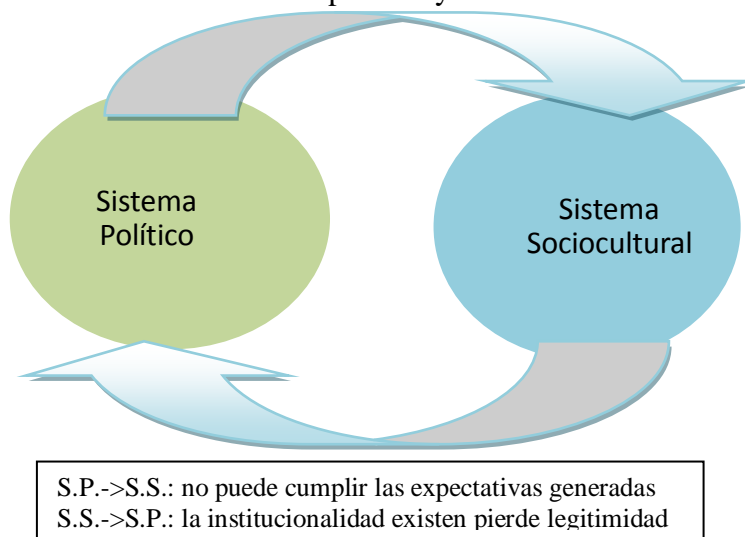
Tampoco ha podido generar planes de desarrollo territorial efectivos para poder incentivar áreas productivas, por ejemplo, el patrimonio. Sabemos que Valparaíso ha recibido aportes directos para mejorar el valor patrimonio pero no ha generado resultados significativos (El Martutino, 2011). De hecho, el Plan Maestro perjudicaba el valor universal que tiene Valparaíso (Mendes & Calvo, 2014).

### **7.2.2 Interacción entre sistema político y sistema sociocultural**

En la relación entre el sistema político y el sistema sociocultural de la ciudad-puerto de Valparaíso queda reflejado en términos generales en el diagrama número dos.

La relación de output del sistema político hacia el sistema sociocultural, tiene como resultado el incumplimiento de las expectativas producidas de los habitantes sobre el territorio. La fuerte identidad que tienen los habitantes de la ciudad-puerto, caracterizadas como el porteño, hace que se produzcan motivaciones sobre el territorio. Donde se cruza constantemente argumentos con esa nostalgia histórica de la ciudad-puerto.

Diagrama n°2  
Interacción sistema político y sistema sociocultural



Fuente: elaboración propia.

Todo esto provoca una acumulación de expectativas en el territorio y que de alguna manera tienen que canalizarse. Cuando estas expectativas no son conducidas por el sistema político, vemos como resultado el input hacia el sistema político desde el sistema sociocultural, una deslegitimación a la institucionalidad vigente que rige el territorio.

Los actores locales de la ciudad-puerto ya no confían en los procedimientos que existen para llegar acuerdos sobre lo que sucede en el territorio. Esto provoca que las decisiones que se toman por la administración local tengan resistencias en los demás actores. Por ejemplo, un movimiento social en contra del mall en el borde costero de Barón.

Además, no tan solo se genera una desconfianza a la institucionalidad, sino también hacia la relación entre los actores. Los resultados esto son: carencia de llegar a consensos y a la radicalización de posturas.

Todo provoca la necesidad de intervención de actores externos a solucionar problemas locales. El ejemplo de la UNESCO respecto al plan maestro de la EPV o la judicialización de los conflictos.

### 7.3 ¿Hay crisis?

Después de analizar la interacción de los macro sistemas del territorio podemos respondernos si la ciudad-puerto de Valparaíso está en una crisis de desarrollo territorial y qué tipo de crisis es.

En el siguiente cuadro mostraremos en términos generales la respuesta a la pregunta de este punto.

Cuadro n°15  
Crisis de desarrollo territorial

Macro sistemas	Resultados	Crisis
Sistema económico	Importante desarrollo portuario, pero tiene poca carga tributaria hacia la ciudad-puerto.	<b>La crisis sería de racionalidad y de legitimidad. Es decir, se estaría dando en el macro sistema político del territorio.</b>
Sistema político	No tiene las herramientas para cambiar los procesos de recaudación en lo local. Problemas en canalizar las expectativas producidas por los actores locales.	
Sistema sociocultural	Fuerte identidad local.	

Fuente: elaboración propia

Las principales dificultades del desarrollo territorial que se revelan en la interacción entre los macro sistemas, nacen desde el macro sistema político de territorio. Esto provoca una crisis de racionalidad y de legitimidad, ya que se da tanto dentro de las condiciones objetivas como subjetivas del desarrollo.

En la relación que se da para que se generen las condiciones objetivas del desarrollo territorial, el problema está en la incapacidad de poder redistribuir la acumulación que produce la industria portuaria. Como es la principal actividad del territorio y la que provoca más ganancia, la administración local carece de funciones institucionales para incidir en el proceso de tributación.

Esto da como resultado consecuencias para la administración local. No puede solucionar las problemáticas que van emergiendo en el territorio y tiene que buscar en el sector privado procesos de concesión para dar solución. Además, la administración local pierde capacidad de acción para desenvolver las funciones que exige el territorio.

Todo esto provoca una crisis de racionalidad. Es decir, la incapacidad de los actores locales y de la administración local de dinamizar el proceso de acumulación en el territorio. Por ejemplo, no se pueden recuperar los edificios abandonados en el sector patrimonial perjudicando el turismo.

Por otro lado, la relación que genera las condiciones subjetivas del desarrollo territorial nuevamente es el macro sistema político del territorio el que falla. Esto porque no es capaz de canalizar las expectativas que se producen en la ciudad-puerto de Valparaíso.

La fuerte identidad de los actores locales sobre el territorio hace que se genere intereses por lo que sucede en la ciudad-puerto. Esto provoca la necesidad de opinar, de ser parte del proceso. Es la administración local es la llamada conducir ese proceso

Cuando estas expectativas no son tomadas en cuenta se producen las consecuencias reveladas. Los actores locales buscan otras formas para que sus opiniones puedan ser escuchadas y que sean admitidas por la administración local. Un ejemplo, son las manifestaciones en contra del mall.

Esto provocó una desconfianza hacia la institucionalidad existente en el territorio. Las consecuencias que se han producido en Valparaíso sobre este punto son evidentes. La búsqueda de actores locales en provocar que otras organizaciones fuera del territorio presionen sobre lo que sucede en la ciudad-puerto. Por ejemplo la UNESCO.

La gran consecuencia de esto, es la incapacidad de llegar a acuerdo entre todos los actores locales, porque los mecanismos institucionales no dan garantías. Es este sentido, se produce una crisis de legitimidad en el sistema político ya que éste no es capaz de responder a las motivaciones que hay sobre la ciudad-puerto de Valparaíso.

## Conclusiones

En la fase final de la investigación que hemos emprendido, vamos a presentar las conclusiones que aparecen como resultado de este trabajo. La idea es poder responder a los objetivos que nos hemos planteado y poder entregar algunas aperturas con respecto al objeto de estudio.

A través de la teoría de acción colectiva de Melucci (1999) como marco base y la complementación de la dimensión analíticas de Jasper (2012) estudió al movimiento social “NO al Mall Barón”. Las acciones colectivas de las organizaciones muestran que el movimiento social giró ante un conflicto, provocó un proceso de solidaridad donde fue capaz de incorporar a otras organizaciones y posicionar el conflicto ante la opinión pública nacional, y fue capaz de llevar al límite la institucionalidad judicializando el conflicto y apelando a organismos internacionales como garante para destrabarlo. Por lo tanto, el movimiento social fue capaz de construir una identidad colectiva en torno a la oposición del mall para darle sentido al sistema de acción en su conjunto.

Es importante entender que las dificultades del desarrollo territorial de la ciudad-puerto de Valparaíso se hacen evidentes ante el conflicto que posiciona al movimiento social. Ahora, es necesario tener una mirada crítica para poder llegar a conclusiones relevantes respecto a éste sistema de acción.

Dado esto, podemos ver que éste es producido entre las organizaciones que se oponen al proyecto retail, hay una predominancia de las organizaciones relacionadas a la actividad marítima y portuaria por sobre el resto de las organizaciones que conforman el movimiento social.

La característica que tienen las organizaciones relacionadas con la actividad marítima y portuaria es que son sindicatos y organizaciones gremiales, por ende, entendemos que tienen una lógica en base a una orgánica tradicional. Es por eso, que son ellos los que manifiestan la formación de líderes, a diferencia del resto de las

organizaciones que entienden que el movimiento social es una lógica más transversal y de orgánica más horizontal.

Además, esto se manifiesta en la movilización de recursos. Fueron estas organizaciones las que crearon una coordinadora, con una estructura representativa para generar recursos y disponer de material de difusión del movimiento. Y no tan solo eso, sino también la capacidad de movilizar un capital intelectual al servicio de movimiento, quienes entregaron información importante para posteriores acciones del mismo. La disponibilidad de redes existentes y que se activan con el movimiento constituyen este resultado.

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.

Como señala en términos teóricos analítico Melucci (1999), el conflicto es por la disputa de elementos producidos por el sistema, en este caso, de desarrollo territorial de la ciudad-puerto de Valparaíso. El punto es que no podemos reducir la disputa a los terrenos donde se van a desplazar el proyecto de retail como el principal conflicto de nuestra problemática.

Lo que entra en disputa es en el significado y la valoración que tienen los distintos actores sobre el borde costero. Existen diferencias considerables entre las posturas a favor y en contras, porque mientras que se señala que un mall en el sector del muelle Barón 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 el perjudica el desarrollo portuario en el norte de la ciudad. Esto refleja la incapacidad de llegar a un consenso ante las proyecciones que tiene Valparaíso.

Las diferentes organizaciones que fueron entrevistadas mostraron sus puntos de vista ante este conflicto, armándose argumentos centrales que identifican a cada posición, a

favor y en contra. Pero podemos entender que existe una relación entre la postura que tienen las organizaciones y su posición social en el territorio.

Por ejemplo, las organizaciones vecinales que están en contra del proyecto retail son las que se ubican en los cerros patrimoniales y turísticos de Valparaíso, donde se han configurado pequeñas empresa en torno a este rubro y tienen una visión hacia el rescate cultural e histórico de la ciudad-puerto, para fortalecer su identidad. Mientras que las organizaciones vecinales que están a favor del mall en el sector de Barón se ubican de los cerros que son residenciales, donde la forma de producir ingresos es partir del trabajo dependiente y que los beneficios del Valparaíso turístico y patrimonial no llegan a esos sectores.

Lo mismo pasa a nivel empresarial, cuando vemos la diferencia entre las organizaciones empresariales locales y las organizaciones encargadas del proyecto retail. Estas últimas son grandes empresas con prestigio nacional, con la capacidad de movilizar grandes inversiones financieras y consideran que la generación de grandes proyectos de retail como una nueva forma de hacer ciudad y que va en el mismo sentido del nivel mundial de las ciudades-puerto. Mientras que los empresarios locales ven a esta forma de inversión y de proyecto como una amenaza para su negocio y sienten que van a terminar desapareciendo.

Por lo tanto, la manera en que entiende el movimiento social en recuperar su borde costero es diferente de como las organizaciones encargadas del proyecto retail, la institucionalidad y el contra-movimiento lo decidieron.

Independiente se eso, “NO al Mall Barón” generó lo que Bengoa (Abramovay, y otros, 2007) denomina las cinco contribuciones básicas que pueden provocar este tipo de fenómenos; 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.

Respecto a la relación ciudad y puerto, Bruttomesso (2008) concluye que este tipo de territorios tendrán que pasar por una tensión para poder convivir juntos, ya que la expansión global del comercio está provocando un aumento del tráfico de carga containerizada en buques de gran tamaño, creando la necesidad de nuevos sitios de atraque que permitan absorber la demanda. Sectores destinados al contacto entre la ciudad y el agua las que son amenazadas por esto.

Ante esto, fue la Empresa Portuaria de Valparaíso la que se consideró encargada de resolver en el Plan Maestro la modernización del borde costero. Esta incluye, la construcción de un proyecto retail en el sector costero de Barón. Esta situación reveló algunas deficiencias en el desarrollo territorial de Valparaíso.

A partir de los resultados sobre el desarrollo territorial de la ciudad-puerto de Valparaíso, podemos concluir que existe una incongruencia entre los límites objetivos y subjetivos del sistema territorial. Es decir, no son los mismos límites donde los actores locales y la administración local pueden incidir sobre el territorio y lo que ellos crean y entiendan sobre los límites del territorio.

Queda reflejado en los procedimientos para administrar el territorio, o la relación entre las organizaciones, podemos ver que Valparaíso patrimonial y turístico llega hasta la línea del tren, mientras lo que entienden los actores locales es que Valparaíso llega hasta el borde costero. Es por eso, que las expectativas de las organizaciones sobre el proyecto de retail se sienten con el derecho a incidir en la decisión del sector costero de Barón.

Dado esto, entendemos que la relación que configura el territorio, como ciudad-puerto, se separa en dos tal cual como lo había planteado Alarcón Rodríguez (2009). Ahora hay una ciudad de Valparaíso y un puerto Valparaíso, y no la ciudad-puerto de Valparaíso. Esto se refleja con la tributación y la entrega porcentual de las utilidades de la Empresa Portuaria de Valparaíso y los terminales concesionados.

Por lo tanto, la variabilidad del desarrollo que se genera no es la ciudad-puerto, sino que es del puerto y que perjudica a la ciudad, debilitando su capacidad de producir transformaciones y la sinergia que requiere para ello. La relación simbiótica de la ciudad y el puerto desaparecen, cuando para los actores locales siempre ha existido. Es aquí donde queda clara la incongruencia entre los límites objetivos y subjetivos del sistema territorial.

El conflicto producido con el proyecto de instalación de un mall en el borde costero de Barón reveló una crisis generada en el macro sistema político que afecta al desarrollo territorial de la ciudad-puerto de Valparaíso. Y se da en su dos sentidos, de racionalidad y de legitimidad.

Como vimos, el macro sistema político de territorio no es capaz de reducir las desigualdades producidas por el producto del proceso de acumulación. La gran industria portuaria beneficia la inversión privada y no entrega recursos significativos al territorio, perjudicando una redistribución de beneficios al resto de la ciudad. Es decir, el territorio entrega en su totalidad su borde costero para la industria portuaria, pero no recibe a cambio la compensación necesaria.

Además, el macro sistema político del territorio pasa por una crisis de legitimidad al no absorber las expectativas de los habitantes del territorio. La forma en que se piensa Valparaíso por sus habitantes no es considerada por la institucionalidad local, que toma decisiones en base a la representatividad democrática y sus procedimientos normativos dejan de lado a la ciudadanía. Es más, la opinión ciudadana se reduce a ser encuestada.

Ante esto, podemos concluir lo siguiente. El sistema territorial ciudad-puerto de Valparaíso no tiene la autonomía necesaria para el autogobierno del sistema territorial producto de la carencia de los medios de control que requiere para su desenvolvimiento.

La falta de ingresos al territorio y la institucionalidad que no considera a los actores locales en la toma de decisiones, dejan claro que la ciudad-puerto carece de autonomía necesaria para producir su propio desarrollo y queda supeditado a la administración

nacional y a los privados. Incluso queda demostrado que, en términos analíticos, la ciudad-puerto las dimensiones de la acción orientada al entendimiento quedan bajo al amparo de los medios de control, poder y dinero.

Esto queda reflejado en dos puntos. Primero, en la falta de poder del sistema territorial que se evidencia en la incapacidad que tiene institucionalidad existente para solucionar el conflicto del proyecto retail en el borde costero de Barón. En el año 2013 fueron los tribunales de justicia los primeros que paralizan Mall Barón por daño arqueológico y en el 2014 la UNESCO pide la presentación de un nuevo plan porque el actual perjudica el valor histórico patrimonial.

Entonces, el movimiento social lleva al límite a la institucional local e incorporar a otras instancias para que resuelvan el conflicto que la administración local no puede solucionar. Se judicializa el conflicto, paralizando las obras y la revisión del cumplimiento de toda la normativa existente, y luego se recurre a un organismo internacional para que sean éstos quienes decidan la situación del borde costero de Valparaíso.

Segundo, tampoco concibe los recursos necesarios para cumplir las expectativas generadas por actores que se desenvuelven en el territorio. El mayor ejemplo es la industria portuaria, ya que el puerto diferenciado de la ciudad tiene mayor capacidad de variabilidad producto de que goza de más autonomía, dado que tiene el poder para hacerlo y los recursos para lograrlo.

Por lo tanto, la ciudad-puerto de Valparaíso para lograr sus procesos de variabilidad depende de la administración central del Estado y del sector privado, ya que son ellos los que tienen los medios de control para provocar desarrollo. Como resultado, entregan sus expectativas del territorio a actores externos y no a los que se desenvuelven en este. Las decisiones del sistema territorial quedan al alero de acciones orientadas al éxito, porque los actores externos buscan rentabilidad de su inversión, supeditando las acciones orientadas al entendimiento, de esta manera es posible canalizar las expectativas de actores locales.

Que la crisis de desarrollo territorial se da en el macro sistema político es porque se reflejan las condiciones que se da en lo local el neoliberalismo chileno expresado por Garretón (2012), ya que la falta de autonomía del sistema territorial es producto la posición económica por sobre lo político y lo social. Esto se demuestra cuando la decisión del borde costero queda en entre privados, donde se busca la rentabilidad del espacio, se concesiona y la administración local y actores no tienen ninguna incidencia en el proyecto.

Además, las características matriz productiva-consumista que se dan bajo estas condiciones, como señala Moulian (2002), no es casual que un mall se considere un espacio público. 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.

Por ende, el conflicto generado por el movimiento social “NO al Mall Barón” demuestra lo que señala Mayol (2012) de que el modelo está sufriendo transformaciones porque se reivindica lo político. Por lo tanto, lo que se intentan establecer son los nuevos límites entre lo económico, lo político y lo social.

Para finalizar, las temáticas que se pueden desprender de este estudio podemos señalar las transformaciones urbano-portuarias que se han producido en las ciudades-puertos, donde la sociología puede aportar con importantes conceptos analíticos en un debate que ha prevalecido las disciplinas de arquitectura y urbanistas.

En esa línea, las tensiones que Bruttomesso (2008) señala que se dan en territorios que tienen estas características, existen posibilidades que emerjan conflictos entre actores locales exigiendo que el sistema territorial deba resolverlos, tal cual como paso en Valparaíso. Esto abre la posibilidad que las demás ciudades-puertos del país puedan sufrir lo mismo o la necesidad de estudiar los procesos de transformación entre la ciudad y el puerto.

Además, siguiendo el mismo tema, esto se puede ampliar a conflictos por cambios en el borde costero en las ciudades relacionadas con el agua, ya que esta relación se puede establecer de diferentes maneras porque los tejidos urbanos se pueden relacionar con el mar, ríos y lagos. La forma en cómo se ocupa estos espacio reflejaría la prevalencia lugares orientados al uso público o buscar la rentabilidad de privados.

Cambiando a otra línea, la crisis de desarrollo territorial no es exclusivo de Valparaíso o de éste tipo de territorios. Es importante establecer qué tipo de ciudades se encuentran en esta condición, ya que de hipotéticamente podría evidenciarse la carencia de autonomía de los sistemas territoriales consecuencias del neoliberalismo chileno.

## Bibliografía

Abramovay, R., Bengoa, J., Berdegué, J., Escobal, J., Ranaboldo, C., Ravnborg, H. M., y otros. (2007). Movimientos sociales, gobernanza ambiental y desarrollo territorial. En J. Bengoa, *Territorios rurales. movimientos sociales y desarrollo territorial rural en América Latina* (págs. 19-41). Santiago: Catalonia.

Alarcón, M. (2009). Renovación del frente portuario de Valparaíso. Oportunidad de re-articulación puerto-ciudad. *Cuaderno Urbano. Espacio, cultura y sociedad*, 8 (8), 205-226.

Alonso, L. H. (1998). *La mirada cualitativa en sociología*. Madrid: Editorial Fundamentos.

Andueza, P., & Aravena, P. (2013). *Valparaíso reclamado. Demandas ciudadanas de la ciudad-puerto*. Valparaíso: Perseo Ediciones.

Asociación Internacional de Ciudades y Puertos. (2006). *Carta para el desarrollo sostenible de las ciudades portuarias*. Recuperado el 11 de Agosto de 2014, de OAS: [http://www.oas.org/cip/docs/areas\\_tecnicas/8\\_rel\\_ciudad\\_puerto/4\\_aivp\\_charte\\_sydney.pdf](http://www.oas.org/cip/docs/areas_tecnicas/8_rel_ciudad_puerto/4_aivp_charte_sydney.pdf)

Biblioteca del Congreso Nacional. (2012). *Reportes Estadísticos y Comunales 2012*. Recuperado el 25 de Noviembre de 2015, de [http://reportescomunales.bcn.cl/2012/index.php/Valpara%C3%ADso#Indicadores\\_municipales](http://reportescomunales.bcn.cl/2012/index.php/Valpara%C3%ADso#Indicadores_municipales)

Boisier, S. (2001). Desarrollo (local): ¿De qué estamos hablando? En O. Madoery, & A. Vasquez Barquero, *Transformaciones globales, instituciones y políticas del desarrollo local*. Rosario: Editorial Homo Sapiens.

Boisier, S. (2006). *Imágenes en el espejo*. Santiago: Editorial Puerto de Palos.

Bruttomesso, R. (2004). *Complejidad en la relación puerto-ciudad*. Recuperado el 11 de Agosto de 2014, de Titulación Geografía, Universidad de Sevilla: [http://titulaciongeografia-sevilla.es/master/archivos/recursos/Complejidad\\_relacion\\_puerto-ciudad.pdf](http://titulaciongeografia-sevilla.es/master/archivos/recursos/Complejidad_relacion_puerto-ciudad.pdf)

Bruttomesso, R. (2008). *Las ciudades del agua: protagonista del nuevo siglo*. Recuperado el 11 de Agosto de 2014, de Ayuntamiento de Zaragoza: [https://www.zaragoza.es/contenidos/medioambiente/cajaAzul/39S10-P2-Rinio\\_BruttomessoACC.pdf](https://www.zaragoza.es/contenidos/medioambiente/cajaAzul/39S10-P2-Rinio_BruttomessoACC.pdf)

Canales, M. (2006). *Metodologías de investigación social. Introducción a los oficios*. Santiago: LOM Ediciones.

Carrillo, I., & Santander, A. (2005). Modernización portuaria en Chile. *Síntesis Tecnológica*, 2 (2), 63-69.

Cea D`Ancona, M. Á. (2001). *Metodología cuantitativa. Estrategias y técnicas de investigación social*. Madrid: Síntesis.

CIEPLAN. (2011). *Análisis agenda Impulso Competitivo*. Santiago: CIEPLAN.

Empresa Portuaria Valparaíso. (2012). *Plan Maestro, Puerto Valparaíso*. Recuperado el 03 de Octubre de 2014, de Puerto Valparaíso: <http://www.puertovalparaiso.cl/RepositorioRealInfo/Archivos/epv/documentos/20120504%20Plan%20Maestro%202012.pdf>

Fernandes, B. M. (2005). *Movimientos socioterritoriales y movimientos socioespaciales*. Recuperado el 12 de Septiembre de 2013, de Universidad Alicante: <http://web.ua.es/en/giecryal/documentos/documentos839/docs/bmfunesp-5.pdf>

Galimberti, C. (2014). Reflexiones en torno a las transformaciones de waterfronts contemporáneos. *Arquitectura y Urbanismo*, XXXV (2), 19-35.

Garretón, M. A. (2012). *Neoliberalismo corregido y progresismo limitado. Los gobiernos de la Concertación en Chile, 1990-2010*. Santiago: Editorial ARCIS-CLACSO-PROSPAL.

Goicovic, I. (1998). *Sujetos, mentalidades y movimientos sociales en Chile*. Viña del Mar: CIDPA Ediciones.

González, F. (2011). La disputa por la gestión de ciudades: La reconstrucción social-urbana del campo de luchas en Valparaíso. En G. Bailey, N. Carroza, F. Espinosa, & R. Tiemann, *Valparaíso en tránsito. Perspectiva desde una nueva sociología de la ciudad* (págs. 67-82). Valparaíso: Editorial Puntángelos, UPLA.

Habermas, J. (2002). *La lógica de las ciencias sociales*. Madrid: Editorial Tecnos.

Habermas, J. (1992). *Teoría de la acción comunicativa II. Crítica de la razón funcionalista*. Madrid: Taurus Ediciones.

Habermas, J. (1989). *Problemas de legitimación en el capitalismo tardío*. Buenos Aires: Amorrortu Editores.

I. M. de Valparaíso. (2013). *Presupuesto de ingreso y gastos 2014*. Recuperado el 25 de Noviembre de 2015, de Transparencia municipal: [http://www.munivalpo.cl/transparencia/paginas/multi\\_pagina.aspx?pag=tab-presupuesto.html&titulo=Presupuesto%20Anual](http://www.munivalpo.cl/transparencia/paginas/multi_pagina.aspx?pag=tab-presupuesto.html&titulo=Presupuesto%20Anual)

I. M. de Viña del Mar. (2013). *Presupuesto ingreso y gastos 2014*. Recuperado el 25 de Noviembre de 2015, de Transparencia y acceso a información pública: <http://transparencia.vinadelmarchile.cl/p/111-informacion-presupuestaria/41/presupuesto-decretado.html>

Ingenería Civil Oceánica. (2008). *Evaluación del impacto económico de la operación del puerto en Valparaíso*. Viña del Mar: Grupo de Ingeniería Civil Oceánica. Universidad de Valparaíso.

Jasper, J. (2012). ¿De la estructura a la acción? La teoría de los movimientos sociales después de los grandes paradigmas. *Sociológica* , 7-48.

Ley 19300. (03 de Marzo de 1994). *Aprueba ley sobre bases generales del medio ambiente*. Recuperado el 28 de Noviembre de 2015, de <http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=30667>

Ley 19542. (12 de Diciembre de 1997). *Moderniza el el sector portuario estatal*. Recuperado el 03 de Agosto de 2015, de <http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=82866&idParte=0>

Ley 20417. (26 de Enero de 2010). *Crea el Ministerio, el Servicio de Evaluación Ambiental y la Superintendencia del Medio Ambiente*. Recuperado el 25 de Noviembre de 2015, de <http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=1010459>

Ley N° 18695. (26 de 07 de 2006). Ley N° 18695, Organica Constitucional de Municipalidades. <http://www.leychile.cl/N?i=251693&f=2015-11-02&p=>.

Mañán, O. (2010). Revisitando el desarrollo: los nuevos imaginarios son desafíos civilizatorios. *Revista Problemas del Desarrollo* , 5-30.

Márquez, H. (2010). Crisis del sistema capitalista mundial: paradojas y respuesta. *Polis* , 9 (27), 435-461.

Marradi, A., Archenti, N., & Piovani, J. I. (2007). *Metodología de las ciencias sociales*. Buenos Aires: Emecé Ediciones.

Martínez, L. (2008). *Territorios en mutación: repensando el desarrollo desde lo local*. Quito: FLACSO-Ecuador.

Max-Neef, M., Elizalde, A., & Hopenhayn, M. (1986). *Desarrollo a escala humana. Una opción para el futuro*. Santiago: CIPAU.

Mayol, A. (2012). *El derrumbe del modelo. La crisis de la economía de mercado en el Chile contemporáneo*. Santiago: Editorial LOM.

Melucci, A. (1999). *Acción colectiva, vida cotidiana y democracia*. México: El Colegio de México.

Mendes, S., & Calvo, L. M. (2014). *Informe de misión de asesoramiento para el sitio de patrimonio mundial área histórica de ciudad-puerto de Valparaíso (C959Rev)*. Recuperado el 17 de Marzo de 2014, de Noalmallbaron.cl: [http://noalmallbaron.cl/sites/default/files/archivos-blog/2/informe\\_de\\_mision\\_asesoramiento\\_valparaiso\\_esp.pdf](http://noalmallbaron.cl/sites/default/files/archivos-blog/2/informe_de_mision_asesoramiento_valparaiso_esp.pdf)

Moulian, T. (2002). *Chile actual. Anatomía de un mito*. Santiago: LOM Ediciones.

Municipalidad de Valparaíso. (2005). *Plan Regulador*. Recuperado el 25 de Noviembre de 2015, de <http://www.municipalidaddevalparaiso.cl/PlanRegulador.aspx#>

Ocampo, J. A. (2008). *Los paradigmas del desarrollo en la historia de latinoamericana*. Recuperado el 25 de Marzo de 2013, de Facultad de Ciencia y Administración, Universidad de la Republica: [http://www.ccee.edu.uy/ensenian/catecal/2009/Ocampo%20\\_2006\\_,%20Paradigmas%20de%20desarrollo.pdf](http://www.ccee.edu.uy/ensenian/catecal/2009/Ocampo%20_2006_,%20Paradigmas%20de%20desarrollo.pdf)

Perez, P. (2007). *Análisis del puerto de Valparaíso antes y después del cambio de administración*. Tesis de Grado: Universidad Austral de Chile, Facultad de Ciencias de la Ingeniería, Escuela de Ingeniera Naval.

Pleyers, G. (2006). En la búsqueda de actores y desafíos sociales. La sociología de Alain Touraine. *Estudios Sociológicos*, Vol. XXIV(3), 72 , 733-756.

- Rojas, Á. (2006). Ciudad, agua, puerto. *Arquitectura y Urbanismo* , XXVII (1), 32-37.
- Salazar, G. (2012). *Movimientos sociales en Chile. Trayectoria histórica y proyección política*. Santiago: Uqbar Editores.
- Santander, P. (2011). Por qué y cómo hacer análisis de discurso. *Cinta moebio* (41), 207-224.
- Sayago, S. (2014). El análisis de discurso como técnica de investigación cualitativa y cuantitativa en las ciencias sociales. *Cinta de Moebio* (49), 1-10.
- Sistema de Empresas Públicas. (2014). *Informe financiero a diciembre de 2013 empresas SEP*. Recuperado el 28 de Noviembre de 2015, de SEP Chile: [http://www.sepchile.cl/fileadmin/ArchivosPortal/SepChile/Documentos/Informes/INF\\_GESTION\\_\\_\\_a\\_dic\\_2013.pdf](http://www.sepchile.cl/fileadmin/ArchivosPortal/SepChile/Documentos/Informes/INF_GESTION___a_dic_2013.pdf)
- Svampa, M. (2012). Consenso de los commodities, giro ecoterritorial y pensamiento crítico en América Latina. *OSAL* , XIII (32), 15-38.
- Tarrow, S. (2004). *El poder en movimiento. Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política*. Madrid: Alianza Editorial.
- Terminal Pasífico Sur s.a. (2014). *Estados financieros*. Recuperado el 25 de Noviembre de 2015, de Portal TPS: [http://portal.tps.cl/tps/site/artic/20080410/asocfile/20080410102941/tpsv\\_eeff\\_31\\_12\\_2013\\_pdf\\_definitivo.pdf](http://portal.tps.cl/tps/site/artic/20080410/asocfile/20080410102941/tpsv_eeff_31_12_2013_pdf_definitivo.pdf)
- Tilly, C., & Wood, L. I. (2010). *Los movimientos sociales, 1768-2008: desde sus orígenes a Facebook*. Barcelona: Edición Crítica.
- Touraine, A. (2000). *¿Podemos vivir juntos?* Bogota: Fondo de Cultura Económica.

Valles, M. (2000). *Técnica cualitativas de investigación social. Reflexión metodológica y práctica profesional*. Madrid: Síntesis.

Vásquez-Barquero, A. (2000). Desarrollo endógeno y globalización. *EURE* , 26 (79), 47-65.

Vergara, R., & Foulquier, E. (2012). Maritimidad en Barranquillas. Etapas del desarrollo urbano y su relación con el puerto. *Investigación y Desarrollo* , 20 (1), 2-31.

Vivanco, M. (2006). Diseño de muestras en investigación social. En M. Canales, *Metodología de investigación social. Introducción a los oficios*. (págs. 141-167). Santiago: LOM Ediciones.

## **Prensa**

CIPER. (17 de Junio de 2014). *Porqué el mall del muelle Barón es inviable*. Recuperado el 25 de Noviembre de 2015, de <http://ciperchile.cl/2014/06/17/el-mall-del-muelle-baron-es-inviable/>

Cooperativa. (19 de Febrero de 2012). *Conozca el petitorio del movimiento social de Aysén*. Recuperado el 6 de Mayo de 2013, de [http://www.cooperativa.cl/conozca-el-petitorio-del-movimiento-social-de-aysen/prontus\\_notas/2012-02-16/152619.html](http://www.cooperativa.cl/conozca-el-petitorio-del-movimiento-social-de-aysen/prontus_notas/2012-02-16/152619.html)

Diario U de Chile. (01 de Junio de 2013). *Proyecto Plaza Barón registra nuevas denuncias por daño patrimonial*. Recuperado el 25 de Noviembre de 2015, de <http://radio.uchile.cl/2013/06/01/mall-muelle-baron-registra-nuevas-denuncias-por-dano-patrimonial-en-el-puerto>

El Dinamo. (22 de Mayo de 2012). *5 claves para entender el conflicto social en Freirina*. Recuperado el 6 de Mayo de 2013, de <http://www.eldinamo.cl/2012/05/22/las-5-claves-para-entender-el-conflicto-en-freirina/>

El Martutino. (14 de Mayo de 2013). *Demandan a Mall Plaza Barón ante la Superintendencia de Medio Ambiente*. Recuperado el 25 de Noviembre de 2015, de <http://www.elmartutino.cl/noticia/sociedad/demandan-mall-plaza-baron-ante-la-superintendencia-de-medio-ambiente>

El Martutino. (04 de Noviembre de 2011). *Encuesta: 71% de los porteños apoya construcción de mall Puerto Barón*. Recuperado el 15 de Noviembre de 2015, de <http://www.elmartutino.cl/noticia/sociedad/encuesta-71-de-los-portenos-apoya-construccion-de-mall-puerto-baron>

El Martutino. (12 de Octubre de 2011). *Porteños llevan el Mall Plaza Barón al Consejo de Defensa del Estado*. Recuperado el 25 de Noviembre de 2015, de <http://www.elmartutino.cl/noticia/sociedad/portenos-llevan-el-mall-plaza...>

El Martutino. (02 de Julio de 2012). *Valparaíso: nueve años desde la declaratoria como Patrimonio de la Humanidad*. Recuperado el 25 de Noviembre de 2015, de <http://www.elmartutino.cl/noticia/sociedad/valparaiso-nueve-anos-desde-la-declaracion-como-patrimonio-de-la-humanidad>

El Martutino. (09 de Octubre de 2013). *Visita de Unesco: Organizaciones sociales preparan artillería contra Mall Barón*. Recuperado el 25 de Noviembre de 2015, de <http://www.elmartutino.cl/noticia/sociedad/visita-de-unesco-organizaciones-sociales-preparan-artilleria-contra-mall-baron>

El Mostrador. (18 de Junio de 2014). *La Unesco pide paralización temporal de obras del Mall Barón porque "afecta el valor universal de Valparaíso"*. Recuperado el 25 de Noviembre de 2015, de <http://www.elmostrador.cl/noticias/pais/2014/06/18/la-unesco-pide-paralizacion-temporal-de-obras-del-mall-baron-porque-afecta-el-valor-universal-de-valparaiso/>

El Mostrador. (8 de Abril de 2014). *Minvu echa abajo decreto del gobierno de Piñera que favorecía instalación de proyectos emblemáticos como Mall de Castro y Puerto Barón*. Recuperado el 25 de Noviembre de 2015, de <http://www.elmostrador.cl/noticias/pais/2014/04/08/minvu-echa-abajo-decreto-del-gobierno-de-pinera-que-favorecia-instalacion-de-proyectos-emblematicos-como-mall-de-castro-y-puerto-baron/>

La Otra Voz. (10 de Febrero de 2012). *El polémico Mall Barón y el decreto de Bachelet*. Recuperado el 25 de Noviembre de 2015, de <http://www.laotrazvoz.cl/decreto-bachelet-afecta-inversiones-mall-plaza-valparaiso/>

La Segunda. (30 de Septiembre de 2011). *Polémico Mall del Puerto: Se prepara batalla judicial por cuestionado contrato*. Recuperado el 25 de Noviembre de 2015, de [http://www.lasegunda.com/Noticias/Nacional/2011/09/685518/polemico-mall-del-puerto-se-prepara-batalla-judicial-por-cuestionado-contrato?fb\\_comment\\_id=fb\\_10150323634653220\\_19168959\\_10150323699348220#f33401e5c](http://www.lasegunda.com/Noticias/Nacional/2011/09/685518/polemico-mall-del-puerto-se-prepara-batalla-judicial-por-cuestionado-contrato?fb_comment_id=fb_10150323634653220_19168959_10150323699348220#f33401e5c)

La Tercera. (26 de Noviembre de 2013). *Justicia paraliza obras de Mall Barón tras demanda por vulneración al patrimonio arqueológico*. Recuperado el 25 de Noviembre de 2015, de <http://www.latercera.com/noticia/nacional/2013/11/680-553558-9-justicia-paraliza-obras-de-mall-baron-tras-demanda-por-vulneracion-al-patrimonio.shtml>

Mundo Marítimo. (10 de Junio de 2011). *Gremios conforman Coordinadora en Defensa de Ciudades Puerto*. Recuperado el 25 de Noviembre de 2015, de <http://www.chilepuertos.cl/noticias/gremios-conforman-coordinadora-en-defensa-de-ciudades-puerto>

Plataforma Urbana. (28 de Septiembre de 2006). *Borde costero de Valparaíso: Aprobado Megaproyecto de Mall Plaza*. Recuperado el 25 de Noviembre de 2015, de

<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2006/09/28/borde-costero-de-valparaiso-aprobado-megaproyecto-de-mall-plaza/>

T13. (16 de Marzo de 2015). *Casinos municipales aportan casi el doble a sus comunas que las concesiones privadas*. Recuperado el 25 de Noviembre de 2015, de <http://www.t13.cl/noticia/negocios/casinos-municipales-aportan-casi-el-doble-a-sus-comunas-que-las-concesiones-privadas>

## Anexos

### Anexo 1: Pauta de entrevista

Temáticas	Preguntas
Sobre Valparaíso	¿Cuáles son las palabras claves que usted identifica sobre Valparaíso?
	Todos los cambios que se han hecho en la ciudad y los que se pretenden realizar ¿Cuánto afecta a la identidad de la ciudad?
	¿Cómo evalúa las instituciones de la ciudad?
	¿Los actuales planes sobre la ciudad benefician o perjudican Valparaíso?
Toma de decisiones	¿Quiénes deben participar en la toma de decisiones?
	¿Cuáles son las instancias que existen? ¿Cómo deberían ser?
	¿Cómo evalúa la relación entre proyectos sobre la ciudad y la identidad de Valparaíso?
Proyecto Mall	¿Por qué están _____ de la construcción del Mall en un muelle?
	¿El Mall Barón beneficiaría o perjudicaría a Valparaíso? ¿Por qué?
	¿Ha existido alguna situación anteriormente que les genere conflicto por cambios en la ciudad?
Relación entre organizaciones	¿Ha existido intensión por parte instituciones públicas o privadas para buscar acuerdos?
	¿Cómo se relaciona la municipalidad con las demás organizaciones? ¿Cómo deberían ser?
	¿Cómo es la relación entre las distintas organizaciones públicas y privadas?
Actividades económicas	¿Cuáles actividades económicas benefician y perjudican a Valparaíso?
	¿Qué actividades deberían generarse, rescatarse, o potenciarse en Valparaíso?
Movimiento social	¿Cómo se entero del movimiento en contra del Mall? ¿Por qué decidieron unirse?
	¿Cómo se ha sido la dinámica interna dentro del movimiento?
	¿Han existido conflictos internos dentro del movimiento?
	¿Cuáles son las acciones que han marcado un hito del movimiento?
	¿Ustedes identifica a líderes que han emergido por el movimiento?
	¿Cómo ha sido el financiamiento de las actividades, acciones y propaganda?
	¿Existen organizaciones que ustedes no aceptarían en el movimiento?
	¿Qué decisiones provocarían que ustedes no sigan participando en el movimiento?
	¿Cuál es el rumbo que debe tomar el movimiento hacia el futuro?
Futuro Valparaíso	¿Cómo cree que será el futuro de Valparaíso?

## Anexo 2: Códigos de análisis

Desarrollo Territorial en base a las gratificaciones entre los sistema que los compone	Sistema Económico	Capital Económico	Inversión	
			Patrimonio	
			Industria portuaria	
			Perdida de desarrollo	
	Sistema Político	Procedimiento	Ingreso a la ciudad	
			Participación	
			Administración Municipal	
			Emergencia de Proyectos	
		Organizaciones	Espacios de Relación	
			Resultados de proyectos	
			Problema de norma	
			Conducta Privados	
	Sistema Sociocultural	Valores	Conducta EPV	
			Identidad Porteña	
			Identidad del Territorio	
		Capitales Intangibles	Amenaza identidad porteña	
Social			Participación	
Institucional			Relación entre org.	
	Psicosocial	Confianza		
	Cultural	Progreso ciudad		
Sistema de acción multipolar (Melucci)	Solidaridad	Dinámica Interna		
		Visiones a los que están en contra		
		Coordinación otras organizaciones		
		Proyección movimiento		
		Ingreso al movimiento		
	Conflicto	Argumento a favor		
		Argumento en contra		
		Otros conflictos		
	Límites	Repertorios de acción		
	Otras Dimensiones	Dimensiones subjetivas (Jasper)	Identidad porteña	
			Identidad del territorio	
		Movilización de recursos		
		Líderes		
		Contra-movimiento	Acuerdos	
			contra-movimiento	
	Movilización de recurso			
Otros conflictos				
	Relación entre actores			