



UNIVERSIDAD DE VIÑA DEL MAR

Escuela de Comunicaciones
Carrera de Periodismo

**CONSECUENCIAS DE LA PRIVATIZACIÓN DEL PUERTO
DE VALPARAÍSO EN LA IDENTIDAD DEL MOVIMIENTO
PORTUARIO DE LA CIUDAD.**

Tesis para optar al grado de Licenciado en Comunicación Social y Título de
Periodista.

**Hermann Melcherts Fuentes
Karen Unda Galdames**

Profesor Guía: Macarena Deney Pineda

2009

Agradecimientos.

El presente trabajo de investigación es el símbolo más claro de la culminación de una etapa larga, intensa y no exenta de complicaciones. Por lo mismo, quiero dejar expresado en este mismo texto el agradecimiento a quienes han sido, son y seguirán siendo las piedras angulares en mi vida.

Gracias Jesús por haberme dado las cualidades que hoy me permiten sentir orgullo y confianza frente a la vida, pero por sobre todo, por permitirme enmendar el rumbo, darme cuenta que los talentos que me habías regalado eran sólo la semilla de una hermosa planta que debe regarse a diario y por permitirme entender que nunca es tarde para buscar lo sustancial y, en definitiva, crecer y avanzar.

Ahora bien, todo lo anterior sólo quedaría en palabras si no fuera por la mayor de mis bendiciones: mi familia. Gracias papá, gracias mamá y gracias hermano por brindarme todo lo que hoy me permite escribir estas líneas. Aunque muchas veces no se note e incluso mi actitud pueda indicar lo contrario, doy cada día gracias a Dios por tenerlos a mi lado. No tengo la menor duda de que sin ustedes no sería siquiera la sombra de lo que soy. Sencillamente, los amo.

Desde ahora comienza un camino tanto o más intenso que el que acaba, pero tengo la absoluta convicción que, gracias a mi padre celestial y a mi familia terrenal, éste estará lleno de oportunidades y podré recorrerlo en plenitud.

Hermann Melcherts Fuentes.

Este no es el final, sino el comienzo de un gran futuro. Después de años de esfuerzo y sacrificio personal, concluyo la mejor etapa de mi vida. De todo corazón, quisiera agradecer a todos quienes hayan puesto un granito de arena en la realización de esta meta.

Antes que todo quisiera dar gracias a Dios, por estar conmigo en cada paso que doy, por fortalecer mi corazón e iluminar mi mente y por haber puesto en mi camino a grandes personas que con su sabiduría y entereza han acompañado los pasos a lo largo de mi vida.

Madre, gracias por el esfuerzo que haces día a día, si no fuese por tu perseverancia, amor y comprensión no estaría escribiendo estas líneas. Mamita querida, seras siempre la inspiración para alcanzar mis sueños, gracias por enseñarme que todo se aprende y que todo esfuerzo al final siempre tiene su recompensa. Tu sacrificio, se convirtió en tu triunfo y el mío, todo mi trabajo va dedicado a ti. TE AMO.

Nonita, gracias por su cariño incondicional, sus palabras y consejos siempre me han guiado, usted ha sido un pilar fundamental en mi vida. En ésta etapa que hoy culmina, quiero darle las gracias por escucharme y estar a mi lado siempre que la he necesitado y, por sobre todo, brindarme su ayuda en estos años que he estado lejos de mi madre.

Agradecer hoy y siempre a mi familia. A mi padre, quien a su manera, siempre ha jugado un rol significativo en mi vida. A mi hermano Luis Alberto, quien ha pesar de la distancia ha sabido otorgarme su apoyo y cariño. A mis sobrinos Ignacia y Luis Felipe, quienes con su alegría han iluminado mis días, dándome la fortaleza necesaria para seguir adelante. A mi Madrina, quien siempre tuvo una palabra de aliento cuando la necesite y en especial a mi tío Freddy Alberto, quien junto a su familia me ayudó a concretar este sueño.

Finalmente a todas las personas que se cruzaron en este camino y que me dieron palabras de aliento y apoyo.

Karen Unda Galdames.

Resumen.

Esta investigación tuvo como fin conocer cómo la privatización del puerto de Valparaíso afectó la identidad del movimiento portuario de la ciudad. Es decir, dilucidar cuáles han sido las consecuencias en el gremio de las nuevas condiciones instauradas por los privados a cargo del sector desde el año 2000. Para esto fue necesario considerar la investigación desde el inicio del proceso de transformación del puerto, el que data de la dictadura militar vivida en nuestro país.

Con el fin de desarrollar un reportaje en profundidad, centrado en las visiones de diversos representantes del movimiento portuario, fueron entrevistados tanto trabajadores como ex trabajadores del sector, los que entregaron su testimonio personal respecto a la privatización y al proceso general de transformación que vivió el puerto de Valparaíso.

INDICE

Introducción.....	7
Capítulo I Reportaje en profundidad.....	9
Prólogo. Valparaíso: Un puerto sin Movimiento.....	9
Portuarios de hecho: el Movimiento en dictadura.....	9
La alegría ya viene.....	18
El Puertazo: Todo por Valparaíso, todos por Valparaíso.....	23
Todo tiempo pasado.....	29
Capítulo II Problematización.....	40
Tema de Investigación.....	40
Formulación de la Pregunta de Investigación.....	40
Planteamiento de los Objetivos.....	40
Relevancia o Justificación del Problema.....	41
Capítulo III Marco Referencial.....	43
Organización obrera en Chile.....	43
La huelga marítima de 1903 y la identidad portuaria.....	45
El movimiento sindical en Chile.....	47
La Modernización Portuaria.....	50
Transformaciones económicas bajo el régimen militar.....	52
Cambios hechos bajo los Gobiernos de la Concertación.....	53
Proceso de Licitación Portuaria.....	54
Consecuencias para el mercado laboral portuario.....	56
El “Puertazo” de julio de 1999.....	57
Licitación Portuaria del Sector del Espigón.....	61
Capítulo IV Marco Teórico.....	64
Cultura.....	64
Memoria.....	71
Identidad.....	76

Comunicación.....	83
Construcción identitaria, un proceso complejo.....	88
Capítulo V Marco Metodológico.....	93
Enfoque.....	93
Herramienta.....	95
Universo y Muestra.....	95
Cuestionario.....	96
Capítulo VI Conclusiones.....	98
Bibliografía.....	103
Anexos.....	106

Introducción.

Entre las principales medidas adoptadas por el régimen militar que gobernó nuestro país desde 1973 hasta 1990, y que han perdurado hasta la actualidad, está la implementación del sistema económico neoliberal. Este modelo tiene como premisa la oposición a la intervención del Estado en la economía y considera al mercado como la mejor alternativa para lograr el crecimiento económico.

Para lograr dicho objetivo el gobierno de facto encabezado por Augusto Pinochet consideró la apertura progresiva al exterior de la economía del país, un cambio legislativo que sentara las bases para el cambio del modelo económico y la privatización de diversas áreas que hasta entonces habían sido controladas por el Estado, en un sistema que hasta 1973 había desarrollado un claro énfasis social y un modelo económico “hacia adentro”.

Una de las áreas de la economía nacional que sufrió una progresiva y severa transformación fue el sector portuario. El año 1981 el gobierno de facto promulgó la ley 18.042, la que consideró la disolución de la Empresa Portuaria Chilena (Emporchi) y la creación de sociedades anónimas autónomas para el manejo del puerto. A esta normativa se sumaron otras que fueron en directo perjuicio de los trabajadores del país, principalmente, en contra de su capacidad de organización y su poder de negociación, todos elementos que habían sido ganados con los últimos gobiernos previos al Golpe de Estado.

Desde entonces, el panorama para los trabajadores portuarios de Valparaíso y de todo el país ha cambiado significativamente. En ese contexto, el retorno a la democracia ocurrido en 1990, se convirtió en un escenario de grandes expectativas por parte de los trabajadores portuarios y, lógicamente, del que hasta ese entonces seguía siendo el puerto más importante del país: Valparaíso.

A pesar de las enormes expectativas generadas, respecto a la posibilidad de regresar a un sistema en que el Estado tuviera mayor injerencia sobre los puertos, esto no ocurrió, y los recintos siguieron siendo controlados en el marco de un sistema neoliberal y bajo las condiciones estipuladas en 1981.

En 1997 el gobierno de Eduardo Frei Ruiz-Tagle concretó definitivamente el inicio del proceso de licitación del puerto de Valparaíso y de los principales puertos chilenos, elemento definitivo para terminar de pasar el sector portuario a manos privadas. Finalmente, el año 1999 el puerto de Valparaíso fue entregado en concesión al grupo Ultramar y a la entidad alemana HHLA-Puerto de Hamburgo por un período de 20 años.

El primero de enero del año 2000, y luego de que ambas empresas internacionales creasen la empresa Terminal Pacífico Sur para la unificada administración del puerto, éste comenzó a funcionar en un sistema privatizado que supuso una serie de cambios al sector.

Entre las principales transformaciones que se aplicaron al puerto de Valparaíso destaca la incorporación de nuevas tecnologías y maquinarias, lo que implicó una reducción importante de la cantidad de trabajadores que hasta ese entonces desarrollaba labores en el sector. Además, se presentaron cambios en los sistemas de turnos implementados, en las remuneraciones y en el ingreso de nuevos trabajadores, ajenos al “círculo portuario”. Todas estas medidas ya habían tenido un antecedente en los cambios incorporados el año 1981 y concluyeron durante los gobiernos democráticos de la Concertación.

Todo lo expuesto anteriormente ha generado un extenso y sostenido proceso de cambio en el movimiento portuario de la ciudad de Valparaíso, el que con el transcurso de las últimas tres décadas se ha encontrado con un escenario absolutamente distinto al que tenía con anterioridad al golpe de Estado de 1973.

A continuación, se espera dar a conocer cuáles son las principales consecuencias que esta privatización del puerto de Valparaíso concretada en 1999, ha tenido en la identidad del movimiento portuario.

Capítulo I.

Reportaje en Profundidad

Prólogo

Valparaíso: Un puerto sin Movimiento.

Al hablar de Valparaíso resulta imposible desvincularlo de su rol de ciudad-puerto. Ya sea por su inusual geografía propicia para la actividad o por los enormes beneficios que durante siglos ha generado para Chile, con el tiempo la ciudad se ha convertido en la imagen obligada a la hora de hablar de comercio marítimo en nuestro país.

Ahora bien, como en muchos casos, las apariencias suelen esconder realidades absolutamente distintas. Con el paso de las décadas la ciudad dejó de ser la gran puerta al Pacífico Sur que alguna vez llegó a ser y ha perdido paulatinamente, ante San Antonio, el galardón de puerto principal que por largo tiempo ostentó. A pesar de los preocupantes datos anteriores, hoy existe en la ciudad una realidad que para muchos es desconocida, pero que posee características verdaderamente dramáticas.

La privatización del puerto de Valparaíso supuso una vez más una disyuntiva que a estas alturas parece añeja, pero que sigue manteniendo un tono trágico: la postergación de los trabajadores en pos del desarrollo macroeconómico. El testimonio de distintos representantes del movimiento portuario ha sido la piedra angular de un relato que deja en evidencia las complejas consecuencias que en este sector ha tenido el modelo económico que hoy impera en Chile.

I

Portuarios de hecho: el Movimiento en dictadura.

- *Fui amenazado de muerte en dos oportunidades. Entonces era difícil, el temor, el flagelamiento de la gente en el mismo puerto, gente que salió traumada. Prácticamente no se pudo hacer nada.*

Con voz entrecortada Sergio Rojas recuerda la etapa más difícil de su vida. A pesar de que ya han pasado más de tres décadas desde que en 1978 fuera amenazado de muerte en plena dictadura militar, las secuelas aún son visibles a la hora de escuchar el relato de quien llegó a ser Presidente de la Federación de Empleados Portuarios de Chile.

Sergio es uno de los chilenos que vivió en carne propia las dificultades de haber sido trabajador portuario en Valparaíso durante la dictadura militar. Sin embargo, su relato comienza en tiempos mejores. Un retroceso de sólo un par de años marca una diferencia abismal a la hora de recordar.

- *Todos los que trabajábamos antes del golpe militar en el puerto, estábamos encariñados con él. Sabíamos que el trabajo de los puertos de Chile era la puerta para importar como exportar mercadería. Gremios muy organizados y muy poderosos, en términos generales a nivel portuario como marítimo, tenemos muy buenos recuerdos de nuestra actividad.*

Desde la segunda mitad del siglo XX se generó un continuo y creciente proceso de democratización en nuestro país. Esto permitió que los trabajadores chilenos tuvieran un rol cada vez más preponderante y pudieran plantear sus reivindicaciones en los diferentes gobiernos democráticos de la segunda parte del siglo.

Hacia comienzos de la década del 70, y luego de la elección de Salvador Allende como Presidente de la República, el escenario para los trabajadores nacionales era, al menos, auspicioso. Lógicamente, aquellos que se desempeñaban en los puertos del país, y específicamente en Valparaíso, no estaban al margen de dicho escenario y tenían claro cuál era su importancia para la economía nacional.

Guillermo Benítez tiene 58 años y aún se desempeña en el puerto como operador. Hoy lo hace para los privados a cargo, pero hace más de 30 años lo hacía para la Empresa Portuaria de Chile (Emporchi). Con una cuota de evidente nostalgia recuerda también como era su trabajo antes de que empezara la intervención del régimen de Pinochet.

- *Nos sentíamos importantes, lógico. Como usted debe saber, los puertos dan muy buenos frutos económicos al país, entonces nosotros al estar*

involucrados a estas empresas trabajábamos lo mejor posible [...] Se ganaba mucha plata.

Al igual que Guillermo, Alberto Camus no tiene problemas para recordar los buenos momentos. Sin embargo, el relato de este ex trabajador portuario de 67 años se centra en el día a día de aquel tiempo.

- *Lindo, yo me habría llevado la cama pa´ allá, para dormir allá y levantarme y salir a trabajar. Lindo, lindo, me gustaba mucho. Yo era una persona que estaba muy feliz en ese trabajo, feliz [...] Nos sentíamos como una familia. Era lindo llegar en la mañana y que ya el compañero que llegó antes tenía un tarro de esos de leche nido con agua hervida para servirnos en los choqueros un cafecito, uno lo sentía riquísimo y se comía un sanguchito que vendían en negocios que había adentro... era lindo, lindo, lindo. No había envidia, no había nada, el que podía ayudarte lo hacía.*

El tiempo pasaba, y hacia los primeros años de la década del 70 era innegable que los trabajadores portuarios estaban consiguiendo, en gran medida, la anhelada reivindicación. El proceso de democratización desarrollado en las últimas décadas y, principalmente, el énfasis social de los gobiernos de Eduardo Frei Montalva y Salvador Allende, respectivamente, habían sido las piedras angulares del proceso.

La bonanza del puerto principal se traducía en un beneficio para toda la ciudad. Así al menos lo recuerda el Presidente del Sindicato Espigón Terminal 2, Juan Díaz Eshima, quien con una taza de café en la mano revive sus recuerdos, mientras su mirada se mantiene perdida en la hermosa vista al mar que ofrece su pequeña oficina ubicada a sólo pasos de la Intendencia Regional.

- *Había trabajo para todos, lo que había se repartía. Eso era lo bonito que ocurría aquí en Valparaíso. Se sentían importantísimos porque ellos mantenían el puerto parado. Ahí ganaba el almacenero de la esquina, ganaba el micrero, los negocios de barrio ganaban con los portuarios, los portuarios mantenían parado Valparaíso. Así que obviamente que se sentían importantes dentro del sector, como de ser porteño mismo.*

Pero bruscamente llegaría el fin para el mejor período de los trabajadores portuarios de Valparaíso y de todo el país. El 11 de septiembre de 1973 se quiebra el Estado de derecho, y luego de un sangriento Golpe de Estado se establece la dictadura militar. Los trabajadores portuarios no serían la excepción ante el profundo cambio que empezaba a experimentar todo el país.

Desde el punto de vista jurídico, fue recién en 1975 que comienza un cambio paulatino para los trabajadores portuarios¹. No obstante, tal como le ocurrió a millones de chilenos, la vida diaria de los portuarios de Valparaíso sufrió el repentino y crudo cambio que suponía un nuevo ordenamiento.

Sergio Rojas, el mismo que fue amenazado dos veces de muerte por los militares, recuerda como el propio puerto dio las primeras y bruscas señales.

- *Las manos militares se notaron en los puertos. No sólo en los puertos, sino en todo el país. Pero acá la Armada tenía a cargo los puertos, nosotros tuvimos oficiales de alta graduación a cargo de la dirección de la empresa portuaria, jefatura personal, administradores de puerto bastante rigurosos. Se negó a bastante personal también, por su ideal político.*

El gobierno de facto se establecía en el país y los puertos no podían quedar al margen del autoritarismo. Sin embargo, es recién después de tres años de un modelo económico impreciso que se empiezan a implementar concretamente las reformas a la economía dirigidas a respaldar el nuevo sistema neoliberal. Éstas consistieron, básicamente, en la disminución del aparato estatal y la ampliación tanto de la participación del sector privado, como de la injerencia del mercado.

Con posterioridad a 1975 empieza un proceso enfocado a disminuir paulatinamente los derechos sindicales de los trabajadores para así crear las condiciones adecuadas al nuevo sistema de desarrollo económico. De esta forma, el último año de la década entra en vigencia una nueva legislación laboral. En ella destacó principalmente el Decreto Ley N°2.756 que abolió los sindicatos por área de producción y los transformó en sindicatos empresariales². Con ello los trabajadores del país perdieron toda capacidad de acción real, ya que las

¹ ARAVENA, Pablo. Trabajo, Memoria y Experiencia: Fuentes para la Historia de la modernización del Puerto de Valparaíso. Chile, Centro de Estudio Interculturales y del Patrimonio de la Universidad de Valparaíso. 2006. 58 p.

² ARAVENA, Pablo. *Op. Cit.* 60 p.

directivas de estas organizaciones pasaban a estar controladas por las propias empresas y, en la gran mayoría de los casos, no representaban los intereses de sus miembros.

Entre los papeles que inundan su oficina de la Sociedad Mutualista Portuaria, Sergio Rojas recuerda con impotencia cómo se empezaron a gestar los peores días para el movimiento portuario

- *Siendo presidente nacional de los portuarios, nosotros fuimos disueltos por el gobierno en el 79... Nos afectaron todas estas cosas, disolvieron nuestra federación y nos quedamos con los sindicatos que nos obligaron a transformar.*

Aún no terminaba la década y los portuarios de Valparaíso empezaban a sentir cada vez más directamente en su trabajo los efectos de la dictadura. Pero a pesar del nefasto panorama, lo peor aún estaba por venir.

La promulgación de las leyes 18.032 y 18.042 en el año 1981 empeoraría radical y definitivamente el ya mermado trabajo portuario³. El primero de los estatutos eliminó el denominado sistema de matrículas, el que regulaba la acreditación de todos aquellos trabajadores pertenecientes a alguno de los sindicatos por parte de la autoridad marítima y que, en definitiva, los habilitaba para desempeñar su labor. Por otra parte, la segunda de estas leyes consideró la eliminación de Emporchi y la creación de 10 sociedades anónimas autónomas que harían de intermediarias entre las empresas navieras y los trabajadores, las que fueron administradas por grupos cercanos al régimen. Con esto se puso fin a la exclusividad de la empresa estatal sobre los puertos del país.

Guillermo Benítez rememora como las nuevas leyes afectaron de forma directa y absoluta al trabajador portuario.

- *Cambiaron la ley, lógicamente, a favor de los empresarios y los trabajadores portuarios nos fuimos a un hoyo. Prácticamente, nos quitaron todo, todas las garantías que teníamos, todo lo que habíamos logrado sindicalmente y nos dejaron desvalidos... Los sueldos quedaron bajísimos y*

³ ARAVENA, Pablo. *Op. Cit.* 62 p.

bajó también la cantidad de gente que debía trabajar, o sea, la función que cumplían diez compañeros, después la hacían cinco. Nos explotaban de forma increíble y si no te gustaba te ibas, total había muchos afuera esperando, dispuestos a hacer cualquier cosa por trabajar.

En la práctica, ambas leyes implicaron el fin de la relevancia y del poder de acción de los sindicatos. Con el sistema impuesto, eran las nuevas entidades las que definían qué trabajador era el que se necesitaba. A esto se sumó la ausencia de una acreditación regulada, lo que permitió que el trabajo portuario se abriera a cualquiera que reuniera las características físicas necesarias. Las familias de tradición portuaria, los titulares, los suplentes, los *medios pollos*⁴ y *cuartos de pollo*⁵ eran desplazados del que hasta entonces había sido su nicho exclusivo.

Heraldo Valdebenito tiene 50 años, ingresó al puerto en 1978, pocos años antes de que el panorama terminara de transformarse en su primera etapa. Aún trabaja en el puerto como operador de grúas y así recuerda las complejidades que supuso el nuevo escenario.

- *Desde el 81` los sindicatos ya no tenían más convenios, entonces todo trabajador empezó a ser trabajador portuario, la empresa no quiso pedir más a los sindicatos, sino que ellos pedían a la gente que querían y ya no se hacía a través de los sindicatos. Entonces cualquiera podía entrar a trabajar, no había más control, solamente entraban con los carné de identidad, hubo cualquier cantidad de accidentes. Al menos yo vi hartos accidentes porque entró gente sin experiencia.*

Aún con el café en la mano y la vista perdida en la bahía, Juan Díaz relata cómo estos ingresos empezaron a debilitar aún más las ya mitigadas fuerzas del movimiento portuario de Valparaíso.

⁴ Trabajador al cual el trabajador matriculado le pasaba su matrícula para poder ingresar al buque a hacer el trabajo del estibador. Éstos se llevaban el 25% del pago del trabajador matriculado. ARAVENA, Pablo. Trabajo, Memoria y Experiencia: Fuentes para la Historia de la modernización del Puerto de Valparaíso. Chile, Centro de Estudio Interculturales y del Patrimonio de la Universidad de Valparaíso. 2006. 320 p.

⁵ Trabajador que hacía el trabajo que el medio pollo no quería realizar, éste se lleva el otro 25% del pago pero no tiene derecho a ningún beneficio de trabajador contratado. Es una especie de subcontratación, al igual que la del medio pollo. Estos trabajadores externos al sindicato fueron los más perjudicados porque nunca pudieron imponer por lo cual terminaron sin tener jubilación alguna. . ARAVENA, Pablo. Trabajo, Memoria y Experiencia: Fuentes para la Historia de la modernización del Puerto de Valparaíso. Chile, Centro de Estudio Interculturales y del Patrimonio de la Universidad de Valparaíso. 2006. 319 p.

- *Las empresas contrataban a su propia gente, después de los sindicatos. Entonces paso que el que empezó a ser contratado por las empresas se sentía más alto que el que no lo estaba, que el que pertenecía a la organización sindical, se sentía como más importante. Ahí hubo una división [...] Las empresas empezaron a tener a su propia gente y ahí empezó lo que tenemos malo los seres humanos que es sentirse superior a otro, entonces justamente los contratados por ciertas empresas se sentían superiores al otro personal.*

Con este nuevo escenario y con un proceso dictatorial en pleno desarrollo, los trabajadores portuarios debieron entregar sus matrículas e incorporarse así a la nueva estructura de trabajo. Aquellos que no aceptaron, en su mayoría los trabajadores de mayor edad, fueron forzados a jubilar, mientras que los que decidieron quedarse en el sistema no tuvieron mayor alternativa que continuar su trabajo sumidos en la incertidumbre y la inestabilidad laboral, además de la angustia de no saber si el régimen les permitiría volver cada noche a sus hogares.

Así lo recuerda Manuel Severino, quien con 67 años de edad y ya alejado del trabajo portuario, es en la actualidad el Presidente de la Sociedad de Jubilados Portuarios y Montepiados de Valparaíso.

- *Nosotros no sabíamos, cuando salíamos, si íbamos a llegar o no. En las mañanas nos despedíamos de la familia y no sabíamos si íbamos a volver. Entonces era un clima muy tenso donde habían cambios todos los días, donde habían órdenes a las que nosotros no estábamos acostumbrados, órdenes dictatoriales.*

De esta forma, los años comenzaron a transcurrir durante la última década de autoritarismo en nuestro país. Aquellos portuarios que seguían fieles al trabajo de su vida veían como sus condiciones laborales eran cada vez más deplorables. Condiciones que ya habían dejado de estar vigiladas por el Estado y respaldadas por el modelo económico “hacia adentro” que se había desarrollado hasta el Golpe Militar. El mercado ya se había convertido en el patrón de un fundo llamado Chile.

- *Nosotros nos sentíamos abusados en el sistema de la dictadura, sentíamos que éramos hombres que teníamos que cumplir con un horario y rendir lo*

que ellos pagaban por valores, o sea, ellos pagaban cierto valor y había que rendir ese valor. Eso a nosotros nos fue mermando, porque no se vio nuestras capacidades.

Pero Manuel Severino no es el único que recuerda con especial nitidez los efectos que el sistema neoliberal comenzó a generar en el trabajo portuario de Valparaíso. Herald Valdebenito, quien aún se desempeña en el puerto de la ciudad, recuerda con una mezcla de enojo y resignación las nuevas y poco transables condiciones que debieron afrontar.

- *Bajó mucho el sueldo, del 100% que uno ganaba, le quitaron al tiro como el 75% del sueldo, con un valor turno muy bajo, pero como había que seguir trabajando, y los viejitos que les quitaron las matrículas ya se habían ido, sólo quedamos nosotros.*

En cualquier lugar del mundo, salvo contadas y poco honrosas excepciones, manifestarse ante las injusticias laborales, más que una posibilidad, es un derecho. Sin embargo, tal como esa libertad es un elemento distintivo de los sistemas democráticos, la represión ha sido una constante ante cualquier tipo de manifestación en los gobiernos totalitarios y autoritarios.

Luego de establecido el conjunto de leyes que paulatinamente debilitó al movimiento portuario y que cambió radicalmente las condiciones de trabajo para quienes lo componían, los trabajadores del puerto de Valparaíso no tuvieron otra alternativa que acatar el escenario. Recién en 1985, y gracias a la magnitud del descontento existente en el sector, se produjeron los primeros encuentros entre las autoridades del gobierno de hecho y el movimiento portuario nacional. Pero al menos hasta ese año, y tal como señala el ex portuario Sergio Rojas al remontarse a aquella época, la represión impedía que las manifestaciones llegaran a puerto.

- *Es difícil manifestarse con la bayoneta en la espalda. Había gente desaparecida, gente renegada, gente que fue amenazada; yo fui amenazado de muerte en varias oportunidades.*

Pero la imposibilidad de manifestarse no estuvo marcada exclusivamente por el carácter autoritario del régimen de Pinochet. La incorporación de trabajadores

ligados a las nuevas sociedades anónimas autónomas creadas en 1981 en el puerto y el acercamiento de dirigentes portuarios a dichas entidades complicó aún más la posibilidad de establecer algún tipo de presión para cambiar el nefasto panorama. Guillermo Benítez fue uno de los trabajadores que presencié el inicio de la fragmentación del sector.

- *Después que comenzó a avanzar este nuevo cambio, no hallaron nada mejor estos señores que empezar a comprar a los dirigentes, por tanto no había modo de presionarlos.*

Por su parte, Juan Díaz Eshima repasa también esta descomposición del movimiento portuario de Valparaíso durante los años de la dictadura militar y agrega, además, cómo ese factor convivía con los elementos represivos propios de dicho sistema.

- *Al haber esta división nos debilitó, entonces el trabajador estaba debilitado porque tenía una contraparte de trabajadores. Fuera de eso tenías las Fuerzas Armadas dentro del Puerto. Al haber cualquier manifestación en el Puerto lo apagaban antes de que se iniciara.*

Llegada ya la segunda mitad de la década del 80 recién se empezaron a concretar los encuentros entre los trabajadores portuarios y las autoridades militares. Un año más tarde se creaba la denominada “bolsa de trabajo” que se enfocó en establecer una cantidad de trabajadores fijos y que acabó sólo en parte con la inestabilidad laboral, ya que consideró únicamente a cerca del 40% de los trabajadores portuarios y dejó al restante 60% con turnos eventuales y, consecuentemente, sumidos en la incertidumbre⁶.

Las medidas habían sido claramente insuficientes y ni siquiera habían estado cerca de solucionar la problemática portuaria. Sin embargo, este vago intento se convertiría en el preludio de un cambio radical que Chile estaba a punto de vivir y en el que los trabajadores portuarios pondrían todas sus expectativas: el retorno a la democracia.

⁶ ARAVENA, Pablo. *Op. Cit.* 63 p.

II

La alegría ya viene.

- *Todos pensábamos que con la Concertación iba a ser mejor, firmamos muchos acuerdo con los ex presidentes, hasta con Frei firmamos un acuerdo que necesitábamos una ley de puerto y no se cumplió. No hemos cumplido la meta. No se cumplieron las expectativas. No hemos alcanzado acuerdos.*

Las sentidas palabras de Herald Valdebenito grafican con especial claridad el sentimiento de desazón que hoy por hoy invade a los trabajadores portuarios. Más allá del énfasis que cada uno de los entrevistados de este reportaje hizo a la hora de explicar su pesadumbre y de las razones que expusieron para justificarla; el incumplimiento de las expectativas de estos trabajadores portuarios por parte de los gobiernos de la Concertación es una idea presente en todos los relatos recogidos.

Pero este sentimiento no se generó de la noche a la mañana. Al igual que la transición política de nuestro país, el descontento portuario se fue construyendo en base al inevitable paso de los años. Por lo mismo, los primeros años desde el retorno a la democracia es un período que los portuarios narran con singular cautela. Al menos ese es el caso de Juan Díaz Eshima.

- *Con Aylwin no hubo grandes cambios, porque con Aylwin era uno gobierno que no era ni chicha ni limonada, porque era un gobierno para mantener el país tranquilo, siempre con el temor de que no fueran a volver las Fuerzas Armadas, a nivel nacional y laboral no hubo grandes cambios. Se veía que era un gobierno así como con miedo, todo el país lo veía; así de que cualquier cagá que se mandara iba a volver la dictadura.*

Conscientes del incierto panorama que vivía Chile durante los años de la transición, la espera portuaria se dilató durante el primer gobierno de la Concertación, una vez terminado el régimen autoritario de Pinochet y de retomada la democracia. La marca de la dictadura había sido lo suficientemente dolorosa

como para aminorar la sensación de cualquier escenario adverso para los portuarios.

Ahora bien, con la distancia y frialdad que sólo el paso de los años puede ofrecer, también se alzan voces críticas a la hora de remontarse a los primeros años de la década del 90. A sus 67 años, Alberto Camus de es uno de aquellos portuarios que, ya alejado del trabajo en el puerto de Valparaíso, no recuerda de buena manera algunas de las medidas desarrolladas en la primera administración demócrata cristiana tras el retorno a la democracia.

- *Don Patricio Aylwin dio vuelta toda la situación y nos metimos con este nuevo sistema de que mientras más trabaja menos gana y el que menos trabaja más gana, porque resulta que empezaron a darle más a la gente que no trabajaba. Prueba de esto es que yo mi casa me la compre con esfuerzo y resulta que ahora uno pone doscientos mil pesos o trescientos mil y ya les están poniendo 11 millones que le regalan y obtienen una casa. Antes no era así, la gente se esforzaba por tener sus cosas, ahora es cosa de salir a pedir no más.*

Pero más allá de la impresión de este ex trabajador, lo cierto es que sería desde el siguiente gobierno de la Concertación que, tal como lo deseaban los trabajadores del puerto, se empezarían a tomar medidas concretas respecto a la situación portuaria. Sin embargo, las decisiones adoptadas por el gobierno de Eduardo Frei durante la segunda mitad de la década distarían mucho de las esperadas por los hombres del puerto.

El proceso de apertura económica llevado a cabo por el régimen militar implicó que hacia fines del siglo XX las exigencias del mercado internacional aumentarían considerablemente. Las posibilidades reales de competitividad en el pacífico sur se veían afectadas a causa de la ausencia de tecnologías que optimizaran los procesos que se realizaban en el puerto de Valparaíso, el que ya no era ni el reflejo del principal puerto del Pacífico que había llegado a ser entre la segunda mitad del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX.

El gobierno de Eduardo Frei Ruiz-Tagle fue el encargado de terminar el proceso de disolución de la Emporchi que ya se había considerado el año 1981 con la Ley Nº 18.042. Avelardo Cubillos tiene 63 años, durante 42 años ha trabajado en el

puerto de Valparaíso; y fue candidato a diputado por la ciudad en las elecciones parlamentarias de 2009. Haciéndole honor a su actual rol de candidato, crítica el accionar del oficialismo desde 1990 en adelante.

- *Lamentablemente después del “No” los partidos de la Concertación viraron en 180 grados y empezaron a defender todo lo que le habían criticado a la dictadura militar, de manera que las expectativa que teníamos al principio de esta pseudo democracia era de hacer cambios de fondo a lo que la dictadura había planteado en contra de los trabajadores.*

Manuel Severino no es candidato a un cargo parlamentario y tampoco tiene el deseo de serlo, pero a la hora de referirse a la Concertación sus palabras encuentran pleno consenso con las de su ex compañero.

- *Siguió siendo tal cual como era, porque el sistema constitucional en Chile no se ha cambiado, de la constitución del 80' ha habido sólo pinceladas [...] Dentro de la Concertación no ha habido voluntad política para cambiar lo que todos queremos.*

Pero como si la falta de voluntad política por parte de los gobiernos de la Concertación, por cambiar el sistema que desde 1981 había generado los peores años de los trabajadores portuarios no hubiera sido suficiente razón para el descontento del sector, poco antes de que terminara el siglo se tomaría la decisión que desembocaría en los años más álgidos del movimiento.

Sobre la base de las nuevas necesidades de los puertos nacionales para cumplir con la demanda internacional, el 9 de diciembre del año 1997 se promulgó la ley número 19.542⁷. Ésta disolvió definitivamente la Empresa Portuaria Chilena, creó la Empresa Portuaria Valparaíso y dio el vamos definitivo al proceso de licitación del puerto de Valparaíso y de los principales puertos del país.

La medida tuvo inmediata resistencia en el movimiento portuario nacional y, principalmente, en el de Valparaíso. Los trabajadores veían como finalmente se concretaba el proceso iniciado en 1981 y que progresivamente fue mermando sus condiciones laborales y, en definitiva, su vida completa. Heraldo Valdebenito,

⁷ ARAVENA, Pablo. Trabajo, Memoria y Experiencia: Fuentes para la Historia de la modernización del Puerto de Valparaíso. Chile, Centro de Estudio Interculturales y del Patrimonio de la Universidad de Valparaíso. 2006. 65 p.

Guillermo Benítez y Juan Díaz, respectivamente, relatan cuáles fueron los principales argumentos que hacia fines del siglo pasado los llevaron a oponerse férreamente al proceso de licitación del puerto.

- *Nosotros decíamos que no, que toda privatización siempre había un costo que pagar, que gente no iba a poder seguir trabajando porque ya tenía su edad y tendría que irse.*
- *Lo que antes hacían 10 personas ahora lo hacían cinco, y en el mismo trabajo, o sea, que tú tienes que trabajar el doble para lograr hacer el trabajo que antes se hacía con 10. Nosotros sabíamos que esto venía, entonces por eso nos oponíamos, pero el dinero tiene más fuerza que nada.*
- *Al llegar los privados al poder dentro de lo que es las empresas y hacer lo que quieren con los trabajadores te limitan los sueldos principalmente, cuando están los trabajos en manos de los empresarios ellos manejan también la situación de quien puede trabajar contigo, se pierde lo que existía antes de seguir una norma que de acuerdo a tu orden de llegada y tu antigüedad*

De esta forma, y luego de más de siete años de espera en que las expectativas de los trabajadores portuarios habían crecido día a día, el gobierno de Eduardo Frei Ruiz-Tagle definió por completo el camino que seguirían los puertos del país. Con la promulgación de la ley 19.542, la intervención del Estado y el regreso a un sistema como el que se había desarrollado hasta 1973 pasaba a convertirse en una utopía.

Con ese escenario, un sector de los trabajadores portuarios no tardó en atribuir las responsabilidades a quien gobernó entre los años 1994 y 2000. Actualmente, y a pocos días de una nueva elección presidencial, las críticas se vuelven aún más fuertes hacia el ex mandatario Eduardo Frei. Juan Díaz Eshima es uno de aquellos que no duda en ponerle nombre y apellido al problema que, a la fecha, sigue afectando a los trabajadores portuarios.

- *Perdimos nuestros puertos porque empezaron a pasar a manos privadas y eso fue justamente con los gobiernos de la Concertación, bajo el mando de Frei que hoy nuevamente quiere tomarse el poder. No sé si ustedes han*

escuchado que viene con un discurso totalmente ajeno, de no a la privatización. O sea, viene a arreglar las cagás que se mandó antes [...] Para nosotros Frei nos hizo un gran daño.

Finalmente, y luego de casi una década de constante expectativa ante las posibles soluciones que los gobiernos concertacionistas pudiesen entregar a la situación del sector, el descontento portuario en Valparaíso no sólo se mantenía, sino que se había intensificado.

Más allá del sentimiento que cada uno de los trabajadores del puerto de Valparaíso albergó al retornar la democracia a Chile en 1990, la decepción se consolidó como un elemento transversal entre ellos luego de iniciarse el proceso de licitación en 1997.

Tal vez las dos amenazas de muerte que sufrió Sergio Rojas durante la dictadura sean el motivo de que sus palabras se escuchan cautas a la hora de hablar de los gobiernos de la Concertación. No obstante, la prudencia no logra opacar la tristeza con la que recuerda todas las expectativas que tuvo hace casi 20 años y que, luego de que se diera inicio a la licitación del puerto de Valparaíso, se fueron definitivamente a la basura.

- *Yo pensé que el Estado no se iba a deshacer de sus puertos, pensé que iban a haber muchas más garantías para todos los sectores portuarios y marítimos del puerto y que realmente se iba a legislar para que hubiera un verdadero planteamiento de fondo respecto a las políticas portuarias nacionales [...] En materia portuaria y en muchas otras cosas más, hay una gran deuda con respecto a los trabajadores.*

Pero a diferencia de este ex trabajador portuario, otros no dudan en atribuir directamente la responsabilidad al bloque político que hasta hoy se mantiene en el poder. Ya sea por falta de voluntad política o por el deseo de hacer más competitivos los puertos chilenos a nivel internacional, lo cierto es que la Concertación es considerada por algunos como la gran responsable de la situación portuaria actual.

Avelardo Cubillos y Guillermo Benítez son dos claros representantes de quienes piensan así. El ex candidato a diputado y el aún operador portuario,

respectivamente, fueron vehementes a la hora de criticar el desempeño oficialista durante la década del 90.

- *Nos acostumbramos a continuar en dictadura, es cierto que los militares pusieron orden a través de la bayoneta, pero los gobiernos de la Concertación han puesto sutilmente una dictadura del acuerdo de la incondicionalidad.*
- *Fue un engaño para todos los chilenos. Cuando llegó la democracia dijimos aquí cambió la cosa, ¡Viene la Alegría! como se decía y no fue así. Como yo decía anteriormente las leyes no han cambiado, seguimos regidos por las leyes del gobierno militar.*

Pero a pesar de la desazón que en todos los relatos se percibe al recordar el comienzo del proceso de licitación de los puertos nacionales en 1997, la historia de este conflicto estaba lejos de acabar.

El último año del siglo XX sería testigo de cómo las frustradas expectativas de los trabajadores del puerto darían paso a la razón de ser de la lucha del movimiento portuario. El 14 de Julio de 1999 sería el día escogido por los trabajadores portuarios reunidos como colectividad para manifestar su descontento con el escenario que se estaba configurando. A sólo meses del cambio de milenio quedaría en evidencia el peso y la cohesión que, al menos hasta ese momento, tenía el movimiento portuario.

III

El Puertazo: Todo por Valparaíso, todos por Valparaíso.

Con un tono fuerte y seguro Avelardo Cubillos recuerda que los portuarios se oponían férreamente a la privatización. Para este experimentado trabajador, con más de 30 años en la dirigencia sindical, las posibilidades que se consideraban en ese entonces para negarse al proceso se han convertido con el tiempo en realidad.

- *La privatización crea cesantía, porque los empleadores privados quieren reducir el costo al máximo posible y eso va en desmedro de los*

trabajadores, va en desmedro de sus remuneraciones [...] La privatización no da a conocer las reglas de la licitación, a tal punto que hoy día la ciudadanía en general no conoce de qué forma se está operando en el puerto de Valparaíso. Hoy día se viola el código de trabajo, la ley de seguridad en las faenas portuarias, no se trabaja con personal portuario especializado, o sea los privados hacen lo que quieren.

Los trabajadores no sólo manifestaron su resistencia ante al proceso de privatización y las consecuencias sociales que éste podía dejar en el sector portuario, sino que además se atrevieron a otorgar soluciones alternativas para enfrentar la necesidad de modernización de los puertos en Chile.

De forma enérgica y decidida Jorge Bustos, Presidente de la Confederación de Gente de Mar (Congemar), asegura que si el Estado hubiese mejorado su gestión podría haberse hecho cargo de ésta problemática, sin la necesidad de haber entregado a privados el poder de decidir quién trabaja y quién no en el puerto de Valparaíso.

- *A mí me parece que lo que debió haberse hecho ahí es haber mejorado la gestión estatal y no haber privatizado, esa es mi opinión. A mí me parece que la gestión económica podría haber sido mejorada, no haber tenido 20 mil trabajadores sino que en definitiva los puertos podían operar con menos trabajadores, pero eso no significaba echarlos, sino que jubilar a los más viejos y poder colocar un sistema de gestión diferente.*

Pese a que el panorama no era auspicioso para los portuarios, ya que el proceso de privatización seguía su curso a paso firme y en agosto de 1998 ya se había concretado el primer llamado a la licitación portuaria, los trabajadores no se rindieron fácilmente y decidieron pronunciar su molestia frente a toda la ciudadanía.

De esta forma, el 14 de julio de 1999 se desarrollaría una multitudinaria manifestación social conocida como “El Puertazo”, la que congregó a cerca de 10 mil personas entre trabajadores portuarios de Valparaíso, de otros puertos del país y a parte importante de la ciudad que decidió apoyar al sector y sus demandas.

Sentado en una de las oficinas de la Congemar y un poco acelerado después de una intensa y larga reunión con dirigentes portuarios nacionales, Heraldito Valdebenito recuerda cómo poco a poco los trabajadores comenzaron a organizarse luego de asimilar las consecuencias que podía traer la privatización del Puerto.

- *Cuando nosotros veíamos que venía la privatización, empezamos a tocar el tema en los buques con los compañeros en distintas organizaciones sindicales, y de ahí empezamos a buscar la unidad. Las bases de las organizaciones sindicales buscábamos llevar este tema al tapete, hicimos reuniones en los cerros, en las juntas de vecinos, para contar con el apoyo de ellos. Hicimos muchas cosas para que esto avanzara.*

Heraldito Valdebenito no es el único que ha almacenado todos y cada uno de los detalles respecto a cómo se fue gestando esta enorme manifestación. Después de un almuerzo junto a sus compañeros de lucha de más de una década, Jorge Bustos relata con orgullo la dura pelea que debieron dar los trabajadores para conseguir ser escuchados por las autoridades de Gobierno.

- *Aún veníamos calentitos, saliendo de la política de rebelión popular y de las protestas y de todo ese cuento. Los trabajadores optamos por organizarnos y pelear de esa forma, como se peleaba en contra de la dictadura se peleó en contra del Estado en ese tiempo y el 28 de marzo del 99 aparece un titular en la estrella que dice: ¡Esto no es Sarajevo, es Valparaíso! Así fueron las peleas nuestras, muy duras y se optó por eso. Habían consejos de conflicto, había instrucción paramilitar, se actuaba de grupos de a cinco frente a objetivos definidos, mandamos a construir dos mil ondas con estos elásticos de medicina y nos dimos guasca con los pacos.*

Sin duda, la forma en que se organizaron los trabajadores portuarios de Valparaíso es uno de los elementos altamente llamativos de esta movilización. Sin embargo, más allá de cualquier premonición, este hecho representa un hito en la historia reciente de nuestra ciudad, debido a que se logró sensibilizar a la ciudadanía uniendo a diversos sectores sociales en torno a la idea central del movimiento: “Todo por Valparaíso, todos por Valparaíso”.

A la hora de utilizar la memoria, Juan Díaz Eshima va más allá y hace una comparación significativa entre el “Puertazo” y la primera lucha importante que dieron los trabajadores portuarios durante la Huelga Marítima de 1903, movilización en la que la ciudadanía también tuvo un papel preponderante.

- *Pasó algo muy relacionado a lo que fue 1903, había una muy buena organización y la gente estaba prendida con lo que se venía al puerto. Valparaíso siempre ha querido harto su puerto, al sector portuario, porque quien no tiene un familiar o un conocido que sea portuario y justamente lo que se vio ahí es que el trabajador iba a quedar cesante. Entonces se unieron, porque el portuario le daba vida al Puerto, al negocio de la esquina, al panadero, al que te vende con un cuaderno. Entonces mucha gente se unió a los trabajadores en “El Puertazo”.*

En definitiva, la ciudad de Valparaíso comprendió que la unidad era imprescindible para lograr los objetivos de cada gremio. Como miembro importante dentro de la organización y gestor de la idea de “El Puertazo”, Jorge Bustos se encargó de coordinar reuniones con diferentes organizaciones sociales de Valparaíso para poder posteriormente realizar un documento que resumiera las intenciones de la ciudadanía.

- *Lo que se concibió era en definitiva aunar voluntades no solamente para defender el puerto para que no se privatizara, porque ese era el primer objetivo, sino que también aunar voluntades de las organizaciones sociales que habían en Valparaíso para que en definitiva se iniciara un proceso de ciudadanización con respecto a que los trabajadores y también los ciudadanos que no trabajaban se sintieran parte de la política y fueran capaces de gestionar sueños, ideas y recuperar eso en términos sociales, ese era el meollo de este cuento.*

En efecto, en un acto central realizado en el Parque Italia, en pleno centro de la ciudad, se dio a conocer el “Manifiesto por Valparaíso”, el que contenía las aspiraciones de distintos sectores de las actividades local y regional. Entre otros puntos, se planteó el congelamiento del proceso de licitación de los puertos que establecía un sistema monopropietario, ya que este sistema monopolizaría la totalidad de las actividades. Luego y debido a que el sistema pesquero tenía una incidencia directa en la vida del puerto se pedía el retiro de la ley de pesca que

significaba la monopolización del sector y la ruina de los pescadores artesanales. Finalmente, se planteó la necesidad de un ingreso mínimo digno para los jubilados y la condonación de las deudas y pagos de los servicios básicos de desempleados y cesantes, como también, el rechazo a la eventual privatización de las universidades estatales.

Cambiando un poco su actitud, al pasar de un estado nostálgico a un evidente entusiasmo, Guillermo Benítez recuerda cómo la ciudad fue capaz de luchar por una misma causa, así como también su frenética participación en la movilización.

- *En ese momento los dirigentes estábamos unidos y éramos uno solo. Eran grandes protestas, terribles, paralizamos Valparaíso. En el sector de aquí del puerto no circulaba nadie, porque quedaba la grande. Teníamos el apoyo de los estudiantes y de otros sectores importantes. La idea de los dirigentes era que todos debíamos participar en esa movilización y yo incluso estuve detenido. Durante una de las tantas movilizaciones fui detenido y no se lo soy a nadie, porque sufrí mucho maltrato, pero había que estar, era el momento de demostrar la inquietud y el descontento.*

Los trabajadores portuarios concuerdan en la importancia que significó para la ciudad de Valparaíso “El Puertazo”. Sin embargo, después de una década se atreven a decir que a pesar de la lucha que se llevó a cabo, al parecer todo fue en vano.

Heraldo Valdebenito es Presidente del Sindicato Marineros Auxiliares de Bahía, uno de sindicatos más antiguos dentro del sector portuario y al igual que gran parte de sus compañeros cree que la movilización no tuvo un buen final.

- *“El Puertazo” fue un gran movimiento que se ingenió dentro de los portuarios. Pero desde esa acción no hemos sacado nada en claro, se hizo no más, quedó como historia. La ciudadanía apoyó bastante, fue un gran movimiento, pero desgraciadamente no se aprovechó bien.*

Después de una pausa obligada para responder una llamada telefónica, Juan Díaz Eshima recuerda cómo el mal manejo de algunos dirigentes sindicales en las

negociaciones tripartitas, entre ellos, el gobierno y los empresarios, dejaron desvalidos a muchos miembros del movimiento portuario.

- *En la licitación de 1999 hubo una pésima negociación para los trabajadores y ahí tienen mucha responsabilidad algunos dirigentes, que desgraciadamente muchos todavía están [...] En ese minuto lo que se perdió fue más que nada la lucha, porque se dio una lucha pero manejada, los trabajadores pasamos a ser tontos útiles de esta gente. El trabajador quedó abandonado, perdió su fuente laboral y con eso perdió su dignidad. Uno mismo ve a cuantos compañeros pidiendo 100 pesos para la micro o para pasar las penas tomando un vaso de vino tinto.*

Pero a diferencia de sus compañeros, Jorge Bustos intenta hacer un ejercicio distinto e ir más allá del pobre resultado concreto de la manifestación, vinculando este hito con el movimiento ciudadano que hoy se expresa en Chile.

- *En definitiva no logramos nada. El Puerto se privatizó igual. Aunque hay varios elementos que uno podría analizar. Primero que los porteños dijimos sabes qué, no solamente en 1900 fuimos capaces de salir a la calle y ser los primeros en quemar los buses, por el alza que había de pasajes, no solamente fuimos capaces de crear la primera bolsa, sino que también somos capaces de tomar la iniciativa en demostrar que los ciudadanos organizados pueden decir no, esto se acabó, ya no más [...] Lo que ahí quedó de manifiesto es que el tema de la ciudad es transversal a la idea política y eso podríamos definirlo en la necesidad de los ciudadanos de poder vivir mejor o tener una mejor calidad de vida, ese es el punto y en eso yo creo que todos están de acuerdo.*

Finalmente, y a pesar del aporte ciudadano que puede haber implicado en el largo plazo y de la desazón de los trabajadores portuarios luego de los anhelos puestos en la multitudinaria manifestación, sólo un mes después se concretaría la privatización que tanta sangre y sudor los había hecho derramar. Pero aún faltaban las lágrimas.

IV

Todo tiempo pasado...

- *La verdad yo no sé por qué se privatizaron estas empresas, porque los frutos económicos que dan son muy buenos y ellos la privatizaron y entregaron todo a capitales extranjeros. La inversión que hicieron esas empresas ya se recuperó, está todo pagado y ahora sólo tienen ganancias. Yo no me explicó por qué el Estado entregó esto.*

Una mezcla de tristeza e incredulidad se percibe al escuchar las palabras de Guillermo Benítez. Al igual que la mayoría de sus compañeros en el puerto, y de los que ya se han alejado de sus funciones, este operador portuario no entiende las razones que llevaron al segundo gobierno de la Concertación a licitar el puerto de Valparaíso y el resto de los principales puertos del país.

A pesar de la presión ejercida por el movimiento portuario a través del multitudinario y sin parangón “Puertazo”; sólo cuatro semanas después, y a meses de terminar su mandato, el gobierno de Eduardo Frei Ruiz-Tagle concretó la entrega en concesión de los puertos del país a empresas privadas.

El 13 de agosto las empresas Cosmos Ltda., perteneciente al grupo Ultramar, y la entidad alemana HHLA-Puerto de Hamburgo tomaron la concesión del Terminal Nº 1 del puerto de Valparaíso por un período de 20 años⁸. Solo dos meses más tarde, el 25 de agosto, ambas empresas impulsaron la creación de Terminal Pacífico Sur, una empresa única enfocada a controlar la totalidad de la zona licitada. No obstante, no fue hasta el primero de enero del 2000 que la nueva empresa inicio su administración, la que se extiende hasta el día de hoy.

Siendo uno de las caras opositoras al proceso más visibles durante los últimos años, Jorge Bustos recuerda con decepción como se concretó la ya incontrarrestable licitación y, a la vez, compara dicho proceso con el que se inició el año 1981.

- *La única diferencia que hay en el proceso de 1981 y el del 2000 es que no había inversión en tecnología, por lo tanto se ocupaba más mano de obra.*

⁸ Terminal Pacífico Sur Valparaíso. *Historia*. [en línea]. [fecha de consulta: 15 de Noviembre 2009]. Disponible en: < <https://www.tps.cl/> >.

Pero al llegar la tecnología ya se baja la cantidad de trabajadores y pasamos en definitiva a tener una contracción laboral que es culpa de la privatización

Las palabras del actual dirigente portuario incluyen además un elemento que se ha convertido en uno de los puntos más complejos del conflicto: la salida forzada de trabajadores tras la concreción del proceso de privatización. Luego de concretada la licitación del Terminal 1, el gobierno de Eduardo Frei propuso un sistema de compensación para todos aquellos trabajadores que saldrían del sistema. Esto, debido a la innecesaria mantención de la mano de obra argumentada por la empresa, considerando las nuevas tecnologías que se incorporarían al puerto de Valparaíso.

De esa forma, el 19 de agosto de 1999 los representantes de los trabajadores portuarios y el gobierno firmaron el denominado acuerdo de “Red de protección social” que incluía algunos beneficios para quienes fueran despedidos de su trabajo.

La empresa privada optó por cesar, principalmente, a quienes tenían mayor edad, por lo que el principal beneficio estipulado en el acuerdo fue entregar una pensión vitalicia de 120 mil pesos para quienes tuvieran más de 55 años y la alternativa de un sueldo mensual que fluctuaba entre 120 y 180 mil pesos por cerca de seis años o una suma total que bordeaba los siete millones de pesos para los menores de 40 años con más de 15 en servicio⁹.

Ahora bien, la entrega de este monto se enmarcaba dentro de un plan de trabajo para desarrollar una microempresa, situación que era condicionante para recibir el dinero. Sin embargo, la impericia para llevar a cabo un proyecto comercial se convirtió en el gran problema de trabajadores que durante toda su vida no habían hecho más que trabajar en el puerto de la ciudad. Así, después de un tiempo muchos terminaron sin la suma de dinero y, peor aún, sin la posibilidad de desempeñar la labor que había llevado a cabo durante toda o gran parte de su vida laboral.

⁹ MUÑOZ, Bravo, Moira. Tratamiento periodístico y grado de objetividad de El Mercurio de Valparaíso y la Tercera en las Informaciones sobre la licitación portuaria. *Tesis (Licenciatura en Comunicación Social)*. Viña del Mar, Chile. Universidad de Viña del Mar. 2000. 32 p.

Heraldo Valdebenito fue uno de los que no accedió a la millonaria y tentadora cifra ofrecida en compensación, por lo que hasta el día de hoy trabaja manejando una grúa en el puerto. Luego de intentar en vano recordar algunos de los nombres de aquellos trabajadores que ya no están en el sector y que durante años fueron sus compañeros, comenta con una cuota de compasión lo que estos han tenido que vivir.

- *Fue una mala política de gobierno haber dado ese tipo de indemnización a esas personas sabiendo que muchas personas se creyeron el cuento y trataron de hacer una empresa. Era difícil porque ellos nunca habían hecho eso, ya que siempre habían trabajado en el puerto. A los cinco meses, seis meses, no tenían ni uno. Compañeros que arrendaron minimarket, compañeros con carnicerías se fueron a la quiebra.*

De esta forma, las nuevas tecnologías necesarias para la optimización el trabajo portuario y su consecuente competitividad en el escenario internacional, elementos que se habían convertido en el principal argumento del gobierno de Eduardo Frei para desarrollar la privatización, comenzaron a tener sus primeras y más crueles secuelas sobre los hombres que habían entregado su vida al trabajo en el puerto.

Sergio Rojas está jubilado, pero sus casi 40 años de trabajo lo han llevado a mantenerse de por vida ligado al puerto. Su actual rol de secretario general de la Sociedad Mutualista Portuarios de Chile lo ha llevado a conocer de cerca la realidad de muchos de los que fueron sus compañeros, de muchos otros que aún son trabajadores portuarios y, en definitiva, del movimiento al cual perteneció por largas décadas.

- *Yo creo que el país, posteriormente de la privatización de los puertos, nueva tecnología, ha producido una gran cesantía. Hoy día las grúas reemplazan a cuadrillas de operarios [...] Hay que decir que la gran mayoría de los puertos se maneja con menos personal, está en manos privada. Desgraciadamente hay que decir que por eso el movimiento portuario está disminuido, casi desaparecido.*

Pero los dardos del ex trabajador no sólo apuntan al nuevo sistema de trabajo incorporado desde el año 2000 por Terminal Pacífico Sur. Sergio Rojas identifica

en la actual legislación una de las principales causantes del deteriorado estado actual del movimiento portuario.

- *El movimiento portuario marítimo esta en la mínima expresión, no tiene garantías prácticamente, hay mucha gente que no esta sindicalizada, es muy difícil luchar con un código del trabajo que protege pocos a los trabajadores y no le permite la negociación colectiva con grandes empresa, grandes temas.*

El cambio radical vivido en el puerto de Valparaíso ya desde 1981 e intensificado desde fines del siglo XX tuvo como una de sus principales consecuencias el alejamiento forzado de muchos trabajadores y, consecuentemente, el debilitamiento progresivo del movimiento portuario. No obstante, igualmente aún hay trabajadores que se desempeñan en el puerto de Valparaíso y que viven día a día sus nuevas condiciones.

Tanto por la propia experiencia de aquellos de mayor edad o por los relatos escuchados por aquellos más jóvenes, el recuerdo de los tiempos en que el Estado salvaguardaba el funcionamiento del puerto y en que las organizaciones sindicales tenían una injerencia real en el panorama laboral aflora como referente obligado a la hora de considerar la situación actual.

A la hora de relatar, los trabajadores que aún se desempeñan en el puerto de Valparaíso no demoran en identificar las principales complejidades que les toca vivir cotidianamente. Guillermo Benítez utiliza una mezcla de enojo e ironía para relatar parte de su trabajo diario.

- *La gran diferencia que veo es la presión con la que uno trabaja. Si tu trabajo no es casi perfecto, o sea lo que ellos quieren, tú no sirves y si tú no sirves no te vuelven a llamar. Antes el trabajo era más grato, había más comunicación con tu jefe, en tu oficina, te respetaban, tus inquietudes eran escuchadas y se llegaba a un acuerdo, pero eso ahora no existe [...] Te exigen que tengas mucho cuidado, que no pases debajo del container, pero ellos con esas grúas que tienen pasan con el container con 30 toneladas por encima de ti.*

Dejando de lado por completo la ironía, Avelardo Cubillos, complementa lo expuesto por Benítez respecto a las condiciones de seguridad que hoy se observan en el puerto de Valparaíso.

- *La seguridad en el puerto es bastante precaria y no se escuchan a los trabajadores cuando se presentan actividades que pudieran provocar accidentes de trabajo, todos lo saben que tenemos en el sector dos a tres muertes, producto de la ineficiencia de los empleadores.*

De una forma casi simbólica, las nuevas tecnologías se han convertido en una amenaza constante para los trabajadores. Mientras algunos ya fueron reemplazados desde un comienzo por las modernas y productivas maquinarias, quienes quedan en el puerto parecen sentir la amenaza latente de los nuevos símbolos del desarrollo portuario, o al menos del concepto que actualmente se tiene de él.

Jorge Bustos ingresó al puerto de Valparaíso en 1979 y, por ende, es uno de aquellos trabajadores que no vivió en carne propia el trabajo portuario antes del Golpe Militar, pero sí con anterioridad a que se concretaran sus medidas más nefastas para los trabajadores portuarios de todo el país. Aun así, gracias a los relatos de sus ex compañeros, a la enormidad de documentos que repletan su oficina de la Confederación de Gente de Mar y, principalmente, a sus primeros años dentro de la labor portuaria; establece la dramática y fría comparación que arrojan los números respecto a lo que es la actualidad del puerto y de aquellos “tiempos mejores”.

- *En un buque trabajábamos 14 personas arriba del buque y una cuadrilla de seis abajo, eso multiplicado por cuatro. Hoy un máximo de 13 personas mueven un buque. La tecnología, ahora la producción es importante; una cuadrilla de 20 personas movía un contenedor cada hora, hoy día en un turno de siete horas y media se mueven 600 a 1200 contenedores.*

A sus 67 años Manuel Severino ya no trabaja en el puerto, pero ser el presidente de la Sociedad de Jubilados Portuarios y Montepiados de Valparaíso le ha permitido conocer la realidad actual de sus ex compañeros.

- *He tenido la oportunidad de conversar con trabajadores del puerto, donde ellos nos dicen que el trabajo es estresante, la modernización no va acorde con los sueldos, con las expectativas de vida del trabajador, porque los sueldos son cada día más bajos y las modernizaciones van achicando, van creando cesantía.*

Pero como si la violenta disminución de trabajadores y la sobrecarga laboral de los que continúan en el sector no fuera suficiente, hay más elementos aún que dificultan el trabajo portuario actual. Con un escenario en que las nuevas tecnologías se convierten en el centro del trabajo, desplazando a los trabajadores a un absoluto segundo plano, lo esperable sería, al menos, ayudar a estos últimos a integrarse al nuevo sistema con plenitud.

Heraldo Valdebenito asegura que dentro las nuevas condiciones creadas luego de la privatización del puerto de Valparaíso el año 1999, estaba considerada una capacitación por parte de los empresarios y nuevos empleadores para todos aquellos trabajadores que permanecieran en el trabajo y que no emprendieran el camino de la microempresa. Considerando la cantidad y la calidad de la nueva infraestructura, dicho proceso parecía de una relevancia elemental. Valdebenito ha podido incorporarse de buena forma al sistema, lo que hoy lo tiene como operador de una grúa. Sin embargo, el trabajador asegura que la capacitación nunca llegó.

- *No fuimos capacitados y por eso es que ahora estamos quedando fuera del sistema de trabajo, porque el empresario sabía la tecnología que venía, porque ellos siempre saben. Quedamos todos los que veníamos del sistema antiguo, quedamos todos sin trabajo nuevamente, empezaron a contratar más gente joven que venía de colegio, con el computador y esos conocimientos y los capacitaron a ellos y a nosotros no.*

Todos estos elementos han ido configurando el escenario actual para los trabajadores portuarios, escenario que lógicamente los impulsa a plantear su problema y buscar una solución. Sin embargo, como consecuencia también de todas las condiciones que se han generado desde que el puerto empezara a funcionar definitivamente bajo manos privadas, ha surgido un elemento que ha impedido plantear de buena forma las necesidades del sector: la fragmentación y falta de acción real de los sindicatos y, en definitiva, del movimiento portuario.

Con el mismo tono político que ha usado en todas sus respuestas, Avelardo Cubillos, identifica en esta fragmentación al talón de Aquiles del movimiento portuario.

- *Hoy esto es un total caos. Solamente en Valparaíso existen más de 30 sindicatos que se van formando a medida que los empleadores le otorgan a ese dirigente o a ese grupo de trabajadores un beneficio de trabajo. Es imposible tanto para los trabajadores contratados o eventuales, llegar a tener una real negociación colectiva porque están todos atomizados.*

En ese sentido, para Cubillos incorporar a trabajadores más jóvenes y sin “tradición portuaria” sería una estrategia por parte de los empresarios para tener una “mano de obra manejable” a su disposición, y poder así atomizar sin problemas a los portuarios.

Pero las cautas palabras del candidato a diputado por Valparaíso encuentran una rápida contraparte al escuchar a sólo algunos de los otros trabajadores portuarios que aún desempeñan sus funciones y que ven en la fragmentación una clara intervención de los empresarios que hoy se encuentran a cargo del puerto. Guillermo Benítez y Juan Díaz, respectivamente, expusieron con vehemencia los elementos que ellos consideran como las causas de la actual separación de los sindicatos portuarios.

- *Los dirigentes están comprados, tienen su sueldo aparte, ellos hacen lo que quieren. Prácticamente el compromiso con los empresarios es no meter bulla por nada, no pedir aumento de sueldo ni ninguna otra garantía, porque los dirigentes que pueden hacer eso están involucrados con ellos.*
- *Hay trabajadores que hoy están vendidos al empresario y ese es el gran problema que hay. Entonces cualquier trabajador que se salga de esa línea es castigado. Entonces nunca se van a movilizar por miedo a perder el trabajo, aunque yo siempre he dicho que Valparaíso es una olla a presión, cualquier minuto ese trabajador se va a dar cuenta de que está siendo utilizado y mal utilizado.*

De esta forma, la falta de unión entre los trabajadores del puerto de Valparaíso se ha convertido en otro impedimento más para poder ejercer verdadera presión ante

los empresarios o el gobierno. No obstante, este elemento no se ha presentado de forma aislada, sino que es la consecuencia de una serie de políticas adoptadas desde la dictadura militar y que han tenido su definitiva concreción en los gobiernos de la Concertación. El mismo sistema privado que actualmente es el eje de sus reclamos, ha sido el que ha generado las condiciones para que la voz de los portuarios hoy sea prácticamente inaudible. Pero lamentablemente, esto no es todo.

La misma falta de cohesión entre los trabajadores del puerto de Valparaíso ha generado un distanciamiento entre el movimiento portuario y la ciudad. Incluso en 1999, cuando las consecuencias de los últimos 18 años eran ya notorias, los trabajadores agrupados encontraron en la ciudad un soporte importante para plantear sus demandas reivindicativas, lo que se vio reflejado en “El Puertazo”.

Hoy son los mismos trabajadores los que con resignación ven a la integración de Valparaíso con su puerto como un mero recuerdo o, en el mejor de los casos, como una utopía. Manuel Severino es uno de aquellos hombres que ya se ha alejado del trabajo portuario propiamente tal, mas no le impide recordar y relatar brevemente y con una evidente nostalgia la cohesión que hace años existía entre el movimiento y la ciudad.

- *Antiguamente aquí el puerto era el “Puerto” en el sentido del sector [...] habían muchos negocios, se compartía más, la gente andaba más tranquila [...] Prácticamente se ha dividido lo que es el sector portuario con la comunidad en sí. Es por esto que ha ido muriendo.*

Heraldo Valdebenito es otro de los que centra sus recuerdos en la que hasta hace un par de años era una relación estrecha.

- *Antes la gente se involucraba más, porque siempre alguien tenía familia que trabajaba en el Puerto. Se involucraba dentro del sector portuario, se involucraba la ciudadanía. Los mismos comercios, cuando estaban pagados los portuarios, se llenaban las fuentes de soda, se llenaba con gente comprando que gastaba su plata ahí, pero ahora es muy poco. Como que entra la gente al trabajo portuario y nadie lo ve, se ve un puerto pelao lleno de puros containers.*

Entre los trabajadores portuarios no sólo existen voces que centran su crítica en la fragmentación y el cambio de condiciones del trabajo portuario. Para otros, es la condición actual de los propios trabajadores portuarios la que los ha alejado de la ciudad.

El paupérrimo estado en el que hoy viven centenares de trabajadores y ex trabajadores del puerto es para Juan Díaz Eshima el concepto fundamental a la hora de intentar comprender una relación que, según él, ya es completamente inexistente.

- *Antiguamente se podía decir que el trabajador portuario la llevaba, ahora no es así. Hoy día se podría decir que el trabajador portuario está pasando hasta miseria, lo que no se veía antes, y por eso ahora al almacenero de la esquina le importa un pucho de que el trabajador portuario éste o no con pega, porque el trabajador portuario no es quien ahora mueve la ciudad, como era antiguamente.*

De esta forma, los trabajadores y ex trabajadores expresan con resignación como el nexo con la ciudad que alguna vez fue pieza clave para que el movimiento portuario, ya es parte del pasado. Ahora bien, igualmente existen voces que miran con una cierta cuota de optimismo el escenario y que ven en la relación puerto-ciudad la posibilidad real para un cambio. Guillermo Benítez es una de esas voces.

- *Mucha gente se ha dado cuenta que a Valparaíso hay que protegerlo, que la industria portuaria es buena, pero son los menos. Si la ciudad de Valparaíso se involucrara realmente en esto sería diferente, las autoridades tomarían cartas en el asunto y se lograrían mucho más cosas y ciertas ganancias de los puertos podrían quedar en la ciudad, entonces la ciudadanía también tiene que involucrarse.*

Desde que la dictadura militar empezó a incorporar paulatinamente las modificaciones legales enfocadas en reducir las facultades de los movimientos sindicales y en abrir al mundo la economía del país, la vida de los trabajadores portuarios de Valparaíso y de todo Chile comenzó a cambiar significativamente. Pero fue el proceso de privatización concretado en el gobierno de Eduardo Frei Ruiz-Tagle el que terminó por implementar un sistema de desarrollo portuario que

buscaba la optimización del puerto, pero que ha significado los años más difíciles para los trabajadores del sector.

Es por eso que a la hora de los recuentos finales, surge de manera inevitable la evocación del tiempo en que la mano dictatorial aún no se empezara a notar en el puerto de Valparaíso. Los años en que un régimen militar no estaba ni la peor de las pesadillas son tema obligado para los trabajadores y ex trabajadores a la hora de analizar el panorama que viven actualmente. En esa dirección van las conclusiones de Juan Díaz Eshima.

- *Siempre lo que han querido las organizaciones sindicales es volver a lo que se había perdido con la dictadura y yo pienso de que todo trabajador no solamente portuario quiso o ha querido recuperar lo que teníamos antes de llegar a la dictadura, porque los trabajadores han perdido todas sus demandas, y todos los logros que teníamos con Salvador Allende se perdieron con la dictadura, nosotros queríamos recuperar lo que teníamos antes.*

Dejando de lado por completo la emoción producida por aquellos tiempos mejores, la nostalgia se convierte en rabia a la hora de recordar la labor desarrollada por los gobiernos de la Concertación. Siempre en su medido papel de candidato parlamentario, Avelardo Cubillos plantea con cautela su principal crítica al conglomerado político que ha dirigido el país durante los últimos años.

- *Hoy día llevamos 20 años en que simplemente los gobiernos de la Concertación han administrado un sistema económico ladino y crudo para los trabajadores en benéficos de los grandes grupos económicos [...] El código del trabajo ha variado muy poco, ha afectado a la gran mayoría. En unos años más la empresa portuaria no va a existir en este país.*

Ahora bien, más allá de las críticas políticas, económicas e, incluso, legales que se pueden hacer a este extenso proceso de transformación comenzado en el régimen militar, la arista más dramática de este conflicto es la que día a día deben afrontar aquellos hombres que dejaron el puerto y que hoy viven en la miseria o los que, aún trabajando en el puerto de la ciudad, están quedando cada vez más desplazados del sistema.

Cientos de trabajadores portuarios, al menos en Valparaíso, se encuentran hoy a la deriva en un país donde la concepción de desarrollo que actualmente prima ha generado su progresiva postergación. En ese sentido, las expectativas que existían entre ellos al momento de retornar la democracia han quedado absolutamente insatisfechas, más todavía al considerar el nuevo frente que se abre con el proceso de licitación del segundo terminal del puerto de Valparaíso que fue iniciado a comienzos de 2009 y que debería concretarse en los próximos meses

La optimización de los procesos del puerto de Valparaíso en pos de la competitividad es sólo una de las caras de un proceso dual. La trágica situación que viven tanto los ex trabajadores portuarios, como quienes han seguido trabajando en el puerto, es una realidad invisible para muchos y que, considerando el escenario actual, tiene pocas posibilidades de volver a hacerse notar.

Es precisamente este poco esperanzador futuro el que genera un mayor pesar entre los portuarios a la hora de afrontar su situación. Al concluir su relato, Guillermo Benítez, el mismo que maneja un imponente camión en el puerto de Valparaíso, es incapaz de controlar sus emociones. Entre lágrimas, se aventura a realizar una pesimista, pero a la vez realista proyección.

- Yo veo que no va a tener solución, porque estamos viviendo en el tiempo donde el dinero prima, a cualquier costo, donde no interesan las personas, a ellos les interesa sólo lo que van a ganar y no como van a trabajar estas personas en el puerto. Sólo les interesa que tú rindas, si no rindes te vas. Y hay amenazas, siempre estamos trabajando muy presionados, demasiado y eso me da mucha pena.

Capítulo II.

Problematización.

Tema de Investigación:

Consecuencias de la privatización del Puerto de Valparaíso en la identidad del movimiento portuario.

Formulación de la Pregunta de Investigación:

¿Cómo afectó la privatización del puerto de Valparaíso la identidad del movimiento portuario?

Planteamiento de los Objetivos:

General

- Establecer de qué forma afectó la privatización del puerto de Valparaíso la identidad del movimiento portuario.

Específicos

- Definir cómo se reorganizó el movimiento portuario después del inicio de la privatización del puerto de Valparaíso, la que comenzó en 1997 a través de la ley 19.542 de Modernización del Sector Portuario Estatal.
- Establecer cuál es el vínculo actual entre el movimiento portuario y la ciudad de Valparaíso.
- Recoger testimonios de trabajadores portuarios para reconstruir la historia del movimiento durante la privatización del sector.
- Identificar las características que posee el movimiento portuario en la actualidad.

Relevancia o Justificación del Problema.

Como futuros comunicadores sociales nos parece de suma importancia rescatar el proceso de modernización portuaria que se vivió a fines del siglo pasado en nuestro país. Esto, ya que las consecuencias que dejó en un importante sector laboral, como lo es el portuario, fueron en ciertos casos dramáticas, debido a que a partir de 1981 comenzó una notoria reducción de la mano de obra portuaria a nivel nacional. En este contexto, el puerto de Valparaíso fue el más perjudicado, por la disminución de aproximadamente un 50 % de sus trabajadores.

Este punto no es menor, si se considera que la ciudad de Valparaíso tiene uno de los más altos índices de cesantía a nivel nacional (17, 7% según el último estudio del Instituto Nacional de Estadísticas, correspondiente al trimestre móvil junio- agosto) y que el sector portuario atrae gran parte de la masa trabajadora de la ciudad de Valparaíso. Ésta es la primera razón de peso por lo que este tema es importante desde la perspectiva de la comunicación social. A pesar de no ser una situación actual, las consecuencias de la misma sí lo son y, por ende, deberían ser abordadas por los medios de comunicación.

Además, tal como se planteaba en un principio, las consecuencias fueron y han seguido siendo dramáticas, por lo que es nuestro deber como futuros periodistas dar a conocer una realidad que no ha sido expuesta a cabalidad por los medios de comunicación, principalmente, por tener un carácter regional. En definitiva, esta investigación puede contribuir, por una parte, a exponer realidades que para muchos son desconocidas y, por otra, puede ayudar a la descentralización temática de los medios.

Para dicho fin, es adecuada la realización de un reportaje testimonial dividido en capítulos, que exponga de forma clara el proceso que han debido enfrentar los trabajadores portuarios, desde el inicio de la transformación del Puerto hasta el día de hoy. Para ello se seleccionarán personajes que hayan sido, o sean parte del movimiento portuario, y que con su relato ayuden a comprender cuáles fueron las consecuencias de la privatización del puerto de Valparaíso; no sólo desde una dimensión general, sino también desde una visión personal y, por ende, subjetiva.

Considerando las limitaciones que presentaría el periodismo tradicional para exponer de manera clara y, a la vez, llamativa un testimonio de este tipo, hemos decidido escoger una línea más narrativa, ya que éste formato nos otorgará diversas herramientas que pueden facilitar la construcción de un relato más cercano, detallado y llamativo.

Capítulo III.

Marco Referencial.

Para poder entender el vínculo entre el inicio de la privatización del Puerto de Valparaíso y los cambios en la identidad del movimiento portuario, este estudio tratará de determinar si los trabajadores del Puerto tenían características propias que los diferenciaban del resto de los trabajadores del país y que, por ende, permitan identificarlos con una identidad propia. Para esto, es necesario conocer las primeras formas de organización del movimiento obrero y portuario en Chile, de manera de lograr identificar las ideologías presentes y sus formas de participación en el mundo del trabajo.

Por otra parte, es preciso realizar una revisión histórica de la situación económica y social en Chile desde fines de los años treinta hasta finales de la década del setenta, entendiendo el cambio de un modelo de desarrollo interno que otorgaba un fuerte rol regulador al Estado, a un modelo neoliberal que se regía según lo que dictara el mercado. De esta forma podremos entender los cambios que para el sector portuario se iniciaron durante la dictadura militar y se concretaron bajo los gobiernos de la Concertación y comprender las razones por las cuales se llevó a cabo el proceso de modernización.

Por último, se analizarán las consecuencias que dejó este proceso en el mercado laboral del sector portuario, de manera de poder comprender el rechazo que produjo la licitación del Puerto de Valparaíso por parte de los trabajadores portuarios; situación que culminó en el fenómeno conocido como “Puertazo”. Además se dará a conocer la situación del Puerto de Valparaíso en la actualidad y los nuevos conflictos que deben enfrentar los trabajadores portuarios hoy en día.

Organización obrera en Chile.

En Chile han existido tres vías identificables por las cuales los trabajadores se han representado orgánica y jurídicamente ante el Estado: El mutualismo, el anarcosindicalismo y el sindicalismo. La primera tendencia se identificó con las Sociedades de Socorros Mutuos, la segunda con las Sociedades de Resistencia, y la tercera con los Sindicatos.

Es necesario aclarar que en esta investigación, primero se hará hincapié en las Sociedades de Resistencia, ya que bajo la tutela de los anarquistas, el movimiento portuario dio sus primeros pasos de lucha frente a las adversidades. Posteriormente, se considerará la influencia de los sindicatos para obtener diversos beneficios reivindicativos y cómo se fue desarrollando el sindicalismo en Chile a lo largo de los años.

A diferencia de las Sociedades de Socorros Mutuos, "las Sociedades de Resistencia"¹⁰, inspiradas por el movimiento anarquista, cambiaban su eje principal del asistencialismo a la lucha y el enfrentamiento con la clase patronal, que les condenaba a condiciones de vida infrahumanas. Nacía así la conciencia del proletariado en el país; el obrero se hacía consciente de que sus intereses de bienestar y libertad se oponían a los intereses de quienes los explotaban para enriquecerse.

El anarquismo, presente en este tipo de organizaciones, propiciaba la acción directa, vale decir, la lucha frontal llevada adelante por los mismos trabajadores, cuya principal arma de lucha era la huelga. Éstas habitualmente asumían un carácter violento, dado el hostigamiento del Estado y su aparato represivo.

Un ejemplo claro del carácter represivo del Estado, fue la matanza acaecida durante la huelga del Puerto de Valparaíso en 1903. Y es precisamente en este caso, donde podemos observar ciertos rasgos identitarios que tuvo en sus inicios el movimiento portuario.

¹⁰ Las sociedades en resistencia, tendrán por base a gremios, industrias y áreas productivas; un hecho destacable de estas primeras experiencias de organización de la clase trabajadora, es que no se generan sobre bases exclusivamente economicistas; se establecen también sobre bases clasistas, estableciendo como labor principal el mejoramiento económico y moral de los trabajadores. Biografía de Chile. *Orígenes Del Anarquismo En Chile*. [en línea]. [fecha de consulta 15 de Octubre de 2009] Disponible en: <http://www.biografiadechile.cl/detalle.php?IdContenido=1627&IdCategoria=96&IdArea=466&TituloPagina=Historia%20de%20Chile>>

La huelga marítima de 1903 y la identidad portuaria.

Este hito tuvo su inicio cuando los trabajadores encargados de las tareas de carga y descarga de la Compañía Inglesa de Vapores iniciaron una huelga el 15 de abril de 1903, en pos de una modificación en los horarios de trabajo y el alza de los salarios.

Posteriormente, se unirían al movimiento los estibadores de la Compañía Sudamericana de Vapores, así como también los lancheros y los jornaleros de Aduana. Cada gremio que se unía a la huelga, lo hacía no sólo por solidaridad con los estibadores de la Compañía Inglesa, sino que además interponían sus propias demandas.

El 20 de abril del mismo año, la actividad normal del Puerto de Valparaíso cesó. Según el historiador Mario Garcés, “La mayoría de los tripulantes que se encontraban a bordo de los barcos de las Compañías los abandonaron y se dirigieron a Valparaíso para sumarse al movimiento; ninguna carga fue movida a través de la Casa de Aduana, porque los contratistas no podían encontrar a nadie que reemplazara a los aduaneros en paro; la mayoría de los barcos permanecieron cargados en la bahía con sus cargamentos de alimentos perecibles descomponiéndose, ya que los lancheros tampoco trabajaban”¹¹

En un principio, las Compañías involucradas se negaban terminantemente a considerar las demandas de los trabajadores portuarios. Por su parte, las autoridades marítimas y el Gobierno mantenían una actitud poco clara frente al movimiento. Por un lado se mostraban proclives a un arbitraje para solucionar el conflicto y, por otro, favorecían la estrategia de los empleadores, quienes contrataban nuevos obreros para romper la huelga.

A fines de abril, la estrategia de los rompe-huelgas estaba dando resultado; la actividad portuaria se reactivaba mientras que la moral de los huelguistas decaía. Frente a esto, los anarquistas buscaron reavivar el movimiento convocando a diversas reuniones. El día 10 de mayo se redactó una carta con las demandas de los trabajadores, siendo ésta el último intento pacífico para solucionar el conflicto.

¹¹ GARCÉS, Mario. Crisis Social y motines populares en el 1900. Santiago. LOM Ediciones. Segunda Edición. 2003. 98 p.

Al no recibir una respuesta positiva por parte de las Compañías, los trabajadores portuarios dieron inicio a la acción directa a primera hora del 12 de mayo, lo que significó que un gran número de huelguistas invadieran el Muelle Prat impidiendo el funcionamiento del Puerto. La exacerbación llegó a tal punto que los manifestantes encendieron fogatas y construyeron barricadas en los alrededores de la Compañía Sudamericana de Vapores, a lo que siguió el saqueo de una gran cantidad de mercaderías, que estaban estancadas en el malecón tras la prolongada paralización del Puerto.

Ante tales acontecimientos, las autoridades permanecieron absortas, sin poder detener a los huelguistas. “La policía y la marina fueron impotentes frente a la multitud enardecida. También los bomberos, que si bien arribaron al sitio del suceso, se les impidió que accionaran sus mangueras”¹². Sin embargo, a medida que pasaron las horas la represión fue incrementándose. “El Intendente pidió urgente el traslado de infantes de marina de Viña del Mar y de lanceros de Limache”¹³. Con todo lo acontecido, la medida más importante que tomó el Gobierno fue la declaración del estado de sitio y el envío de tropas desde Santiago.

Las Compañías, conmocionadas por la magnitud de los hechos, finalmente deciden ceder y bajo el arbitraje de un connotado comité se llegó a un acuerdo con los trabajadores, quienes vieron incrementados sus sueldos entre un 10 y un 20%, así como también se modificaron sus horarios de trabajo. No obstante, los enfrentamientos en las calles de Valparaíso, tras la fuerte represión del Gobierno, dejaron un saldo de más de un centenar de muertos.

Este suceso deja en evidencia el carácter anarquista que tuvo en su inicio el movimiento portuario. Ahora bien, a la hora de abordar la identidad de los portuarios, no podemos dejar pasar que este movimiento se enmarca dentro del movimiento obrero chileno, el que a su vez, no escapa a la identidad que posee el movimiento obrero en el mundo entero, la que está marcada por la constante lucha por la reivindicación de los derechos de los trabajadores en el sistema capitalista imperante.

¹² GARCÉS, Mario. *Op. Cit.* 105 p.

¹³ GARCÉS, Mario. *Op. Cit.* 107 p.

Por otra parte, el trabajo en el mar y las especificidades que éste tiene aportan nuevos elementos al movimiento portuario de nuestra ciudad, tal como lo expresa el ex intendente de la Región de Valparaíso, Gabriel Aldoney.

“Durante décadas la actividad portuaria constituyó un pequeño gran mundo dentro de la ciudad, con vida propia, con reglas distintas al resto de otras actividades económicas en el ámbito laboral e incluso en el ámbito de la seguridad, con un lenguaje y costumbres muy propias de una subcultura que sobrevivía por la admiración y dependencia que generaba el resto de la ciudadanía”¹⁴.

Aldoney va más allá, y señala que durante años el trabajo en el puerto era un símbolo de poder, ya que quienes ahí se desempeñaban tenían conciencia de la relevancia que tenía su trabajo para el funcionamiento del país. Por lo mismo, los sindicatos de trabajadores portuarios eran decisivos a la hora de permitir que el puerto funcionara adecuadamente.

Esta sensación de importancia en cuanto a actividad para el bienestar general del país, se sumaba al trabajo específico en el mar, el que implicaba una serie de elementos propios de lo portuario que creaban “un pequeño gran mundo”, como lo define Aldoney. Todo esto, sumado a los postulados de lucha por la clase trabajadora y de reivindicación de sus derechos, configuraba la identidad del movimiento portuario de Valparaíso, el que en el transcurso del siglo XX se organizaría en diversos sindicatos de acuerdo a la especialidad de cada uno de los trabajadores.

El movimiento sindical en Chile.

Durante el siglo XX, y hasta nuestros días, los trabajadores de diversas áreas se han organizado en sindicatos para luchar por sus demandas. El desarrollo del sindicalismo¹⁵ en la historia de Chile tiene que ver con el proceso de

¹⁴ ALDONEY, Gabriel. El desarrollo portuario y su relación con la ciudad. Revista Hacer Región. (2): 23- 44, Diciembre 2005.

¹⁵ Los sindicatos son organizaciones de trabajadores con propósitos reivindicativos. Las Federaciones, Confederaciones, Uniones y Sindicatos, son las formas más utilizadas por los trabajadores para asociarse y darse sus estatutos, siendo el punto de llegada de una trayectoria de anteriores tipos de organización que, como las Mancomunales y las Sociedades de Resistencia, constituyeron los principales antecedentes del

democratización progresiva de la sociedad chilena, expresado en el mejoramiento de la calidad de vida de las clases sociales más postergadas y la obtención de conquistas sociales, el crecimiento de los partidos de izquierda, el reconocimiento constitucional por el Estado del Movimiento Sindical y la creación de una amplia legislación laboral.

Con la aprobación del Código del Trabajo en 1925, comienza el período del sindicalismo legal. Los anarquistas resistieron durante varios años el proceso de institucionalización de los sindicatos. Sin embargo, en la década de 1930 el sindicalismo legal había logrado imponerse en casi todos los gremios.

No obstante, un punto clave para el desarrollo del sindicalismo, fue la fuerza electoral que adquirieron los partidos de izquierda en esos años. “A partir de 1932 se produjo una alianza entre la izquierda parlamentaria y el movimiento sindical, perfilándose que la creciente autonomía electoral apoya a la izquierda y potenciándose los sindicatos.”¹⁶.

Los vínculos entre el movimiento sindical y los partidos de izquierda serán un asunto de primera magnitud a contar de 1938, ya que en cierto punto esta alianza ayudó a que el Frente Popular triunfara en las elecciones de ese año. Por otra parte, a pesar de que los líderes sindicales no obtuvieron puestos de importancia en el nuevo gobierno, la Confederación de Trabajadores de Chile (CTCH), principal entidad sindical, creció en decenas de miles de nuevos asociados. Se estaba produciendo una rápida institucionalización del movimiento sindical y de los trabajadores.

Si bien, el escenario era favorable para el desarrollo de múltiples organizaciones sindicales, la CTCH, fue la entidad más importante, tanto por los condicionamientos organizacionales a las que se vio sometida como por las demandas y tipos de acción que emprendió. Hasta su quiebre en 1946 la CTCH se planteó y perfiló como la mediadora entre el gobierno y los trabajadores.

moderno sindicato. ULLOA, Víctor. *El movimiento sindical chileno del siglo XX hasta nuestros días*. [en línea]. [fecha de consulta: 10 de agosto 2009] Disponible en: <<http://www.oit Chile.cl/pdf/publicaciones/ser/ser002.pdf>>

¹⁶ ULLOA, Víctor. Ídem [fecha de consulta: 10 de agosto 2009] Disponible en: <<http://www.oit Chile.cl/pdf/publicaciones/ser/ser002.pdf>>

“A la CTCH le interesaba la protección y reivindicación de los trabajadores, pero también la solución irrestricta de los conflictos laborales. Estos principios de funcionamiento y relación con el gobierno quedarán meridianamente claros en su convocatoria al Primer Congreso en 1939. Aquí se reconocía que durante el gobierno del Frente Popular las posibilidades de la clase trabajadora se habían ampliado, pero que las luchas debían tener soluciones inmediatas y no arreglos burocráticos”¹⁷.

La CTCH se mantuvo fiel en su apoyo al Frente Popular, lo que la llevó a su quiebre definitivo, debido a que tuvo que cumplir un papel de bisagra. Por una parte, estaba el programa de gobierno y, por otra, la pugna entre tendencias ideológicas diferentes respecto del tratamiento y la definición de los trabajadores ante coyunturas como las huelgas, la inflación, el contexto internacional. En el fondo, la lucha ideológica entre socialistas y comunistas apuntaba al direccionamiento del movimiento sindical.

A fines de la década de 1940, el movimiento obrero, que estuvo ligado al Partido Comunista a través de la CTCH, fue fuertemente reprimido y debilitado por el gobierno de Gabriel González Videla al promulgar la Ley de Defensa de la Democracia o “ley maldita”.

En consecuencia la conducción del movimiento de trabajadores fue asumido por las organizaciones de empleados, especialmente del sector público, los que a través del liderazgo de Clotario Blest lograron organizar una nueva confederación de trabajadores en 1953: La Central Unitaria de Trabajadores, la que hasta el día de hoy es conocida como CUT.

Durante la década del cincuenta, sesenta y principios del setenta, el ascendente proceso de democratización social había dotado a los trabajadores de un papel preponderante. Su accionar les permitió irrumpir en la política y hacer que sus reivindicaciones fueran temas de discusión y de legislación en los programas de los gobiernos regentes, modo por el cual obtuvieron garantías laborales y seguridad económica.

¹⁷ ULLOA, Víctor. *Op. Cit.* [en línea]. [fecha de consulta: 10 de agosto 2009] Disponible en: <<http://www.oit Chile.cl/pdf/publicaciones/ser/ser002.pdf>>

No obstante, bajo el régimen militar se dictaron una serie de decretos leyes que tenían el objetivo de mermar al movimiento sindical como actor social, así como también restringir su capacidad reivindicativa y de defensa económica y laboral. Esto, con el claro fin de limitar a estos movimientos de poder de acción, en un sistema que ya se empezaba a perfilar como una economía de libre mercado donde, tal como ha sucedido en todos los países que han implantado este modelo, la igualdad social queda de lado.

Es así como el movimiento portuario, el que tenía los principios de igualdad del socialismo asimilados como propios desde su inicio, se vio directamente afectado por las medidas del régimen militar de Augusto Pinochet.

Es entonces en el marco del modelo capitalista neoliberal donde comienza este profundo cambio del puerto de Valparaíso, el que tiene como consecuencia importantes aportes en nuevas tecnologías para dicha labor, pero que implicó una paulatina y dramática postergación laboral, y posteriormente social de los trabajadores portuarios, quienes con justo derecho y basados en sus principios igualitarios, se sentían el corazón de uno de los sectores económicos más importante del país.

La Modernización Portuaria.

En cuanto al proceso en sí, cabe señalar que lo que hoy conocemos como la “Modernización del Puerto de Valparaíso”, se enmarca dentro de un proceso de transformación económica que data de 1981 y que perdura hasta el día de hoy. El principal objetivo de la modernización Portuaria fue aumentar la eficiencia de los puertos estatales, para atender en forma oportuna y mejorada la demanda de servicios portuarios, evitando que estos se transformaran en un problema para el creciente comercio exterior.

Para poder comprender de mejor forma este proceso, es útil parcelar las transformaciones que se hicieron en dos fases; primero: bajo el régimen militar y segundo: bajo los gobiernos de la Concertación, en especial durante el período de Eduardo Frei Ruiz-Tagle entre los años 1994 y 2000.

Sin embargo, y como señalamos anteriormente, primero es necesario esclarecer la etapa previa a la promulgación de la ley N° 19.542, publicada en el

Diario Oficial el 19 de Diciembre de 1997, que dio inicio a la modernización del sector portuario.

Por lo tanto, es preciso comprender la situación económica y social de Chile desde fines de los años treinta. Ya que durante el período 1938- 1973, en nuestro país, se instauró un modelo de desarrollo hacia adentro que se basaba fundamentalmente en una industrialización sustitutiva y un fuerte rol regulador del Estado. En este escenario, el Estado participaba activamente controlando las variables macroeconómicas e influyendo en la evolución de los precios y salarios.

En su obra “Izquierda y democracia en Chile”, Julio Faúndez asevera que “el proyecto consistió en un conjunto de reformas políticas y económicas, destinadas a modernizar el sistema de producción, ampliar el mercado nacional y lograr una distribución más equitativa, [...] se proponía la revisión de la estructura impositiva y la introducción de estrictos controles de las actividades de las empresas extranjeras”¹⁸.

Este nuevo cuadro económico fue posible gracias al consenso que hubo entre los diversos grupos sociales implicados, representados por los diversos partidos del espectro político. No obstante, la voluntad política se quebró debido a una creciente polarización que se inició en la década del 60, cuando los partidos políticos exhibieron “proyectos globales”¹⁹ cuyo fin era proteger y mejorar un desgastado modelo de desarrollo hacia adentro, que ya estaba dando claras señales de decadencia.

La caída del modelo económico se veía venir ya que las señales eran claras y múltiples, entre otras cosas, “La capacidad de la industria manufacturera no satisfizo la demanda del mercado interno, a lo que se sumó el estancamiento de la actividad agrícola, que forzó a los gobiernos a aumentar las importaciones de materias primas”²⁰. Esta situación fue generando inestabilidad. El desplome en la

¹⁸ FAÚNDEZ, Julio. *Izquierda y democracia en Chile, 1932-1973*. Chile, Ediciones BAT. 1992. 51 p.

¹⁹ Los proyectos de reemplazo para el modelo económico presente, eran excluyentes. Ninguno, ni la “revolución en libertad”, ni “la vía chilena al socialismo”, estuvo dispuesto a transar en ciertos puntos, haciendo que las fuerzas socio- políticas se polarizaran al extremo de adoptar formas de acción ofensiva. ARAVENA, Pablo. *Trabajo, Memoria y Experiencia: Fuentes para la Historia de la modernización del Puerto de Valparaíso*. Chile, Centro de Estudio Interculturales y del Patrimonio de la Universidad de Valparaíso. 2006. 57 p.

²⁰ ARAVENA, Pablo. *Op Cit*. 56 p.

producción agrícola y la inversión que se hizo en bienes de capital para poder llevar a cabo la sustitución de importaciones, forzó a los gobiernos a solicitar numerosos préstamos que fueron agrandando la deuda externa.

Se han otorgado diversas explicaciones para el fracaso del modelo de desarrollo hacia adentro. Sin embargo, las transformaciones a las cuales fue sometido durante el gobierno militar sellaron un quiebre categórico.

Transformaciones económicas bajo el régimen militar.

El Golpe de Estado del 11 de septiembre de 1973, seguido de un Gobierno encabezado por las Fuerzas Armadas, supuso una inmediata transformación en la economía, la política y la sociedad. Se estableció en Chile un modelo neoliberal que apuntó a fortalecer el sector privado y a restaurar el papel del mercado. Para esto, se redujo la injerencia del Estado en la economía, dotándolo sólo de aptitudes que le permitieran crear las condiciones necesarias para que el mercado actuara sin restricciones.

“A partir de 1975 se implementaron reformas estructurales de la economía, que consistieron fundamentalmente en la reducción sostenible del aparato estatal, la extensión del sector privado en áreas de la producción que hasta ese momento eran de exclusiva gestión gubernamental, y la importancia del mercado en la asignación de recursos”²¹

Sin embargo, una propagación de fuerzas sociopolíticas amenazaba el orden establecido, generando situaciones que podían interferir en la aplicación del nuevo modelo económico. Bajo estas circunstancias se dictó un conjunto de decretos leyes que fueron aminorando las organizaciones sindicales gradualmente, creando un marco institucional laboral que concordara con el nuevo desarrollo económico.

En 1979 el nuevo plan laboral entró en acción. Nuevos principios determinaron que el procedimiento de sindicalización debía ser un acto personal desvinculado de prácticas políticas, lo que significó que las organizaciones sindicales perdieran la capacidad de intervención ante el gobierno. “El Decreto Ley

²¹ AR58 p.

N° 2.756 abolió los sindicatos por área de producción para reemplazarlos por sindicatos por empresa”²². De esta manera se debilitó a las confederaciones de trabajadores, ya que a partir de esta ley estaban obligados de mantenerse al margen de todas las negociaciones que se hicieran.

Como mencionábamos en el párrafo anterior, se implementaron leyes que aminoraron la fuerza de las organizaciones sindicales portuarias, así como también restaron injerencia al Estado en la dirección y administración portuaria. Con el Decreto Ley N° 18.042 de 1981, se puso fin a la exclusividad de la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI) sobre los puertos nacionales.

Cambios hechos bajo los Gobiernos de la Concertación.

Hacia fines del siglo XX el Gobierno enfrentó un nuevo desafío. Las reformas que se implementaron durante el régimen militar, en especial la apertura económica al comercio internacional, habían llevado a que el Puerto de Valparaíso experimentara un crecimiento en la productividad y en la eficiencia. Pero las reformas a la administración de los puertos no eran suficientes para responder satisfactoriamente a las exigencias del mercado internacional.

“Había que aumentar la capacidad de las naves, disminuir los tiempos de transferencia, introducir tecnología de vanguardia y disminuir el tiempo en la manipulación y el traslado de la carga y abaratar los costos a los usuarios del puerto para garantizar una mayor competitividad frente a los otros puertos del Pacífico Sur”²³.

Para cumplir con las exigencias del mercado internacional, Chile ya había comenzado un proceso de reestructuración económica que lo situaba como uno de los países de la región más adaptado al mundo globalizado, ya que su inclusión en el proceso fue anticipada producto de la viabilidad con la que se llevó a cabo durante el régimen militar.

Obedeciendo a las expectativas del mercado exterior, el gobierno de Eduardo Frei Ruiz-Tagle concluyó la última etapa del proceso; asegurando la total

²² ARAVENA, Pablo. *Op. Cit.* 60 p.

²³ Ídem. 65 p.

participación de los privados al ejecutar la descentralización total de EMPORCHI por medio de la licitación pública para otorgar en concesión los puertos de Chile en un plazo máximo de 30 años.

Lo anterior quedó plasmado en la Ley N° 19.542 de 1997, que “dictaminó la descentralización de EMPORCHI en diez empresas estatales autónomas que comenzaron a funcionar en 1998, y la licitación de los frentes de atraque de los principales puertos del país a partir de 1999”²⁴.

Proceso de Licitación Portuaria.

Durante 1999 se llevaron a cabo las primeras licitaciones de frentes de atraque estatales del país, a través de un proceso simultáneo y coordinado entre las empresas portuarias Valparaíso, San Antonio y Talcahuano - San Vicente.

El objetivo de la licitación portuaria era hacer que los principales puertos de Chile fueran competitivos a nivel internacional. Para cumplir con esto, era necesario modernizar el sistema para que un concesionario pudiera invertir en tecnología. El Estado no contaba con los recursos para hacerlo, por lo que por medio de la concesión se esperaba hacer de Valparaíso un puerto eficiente.

Desde un punto de vista de políticas públicas, este proceso se orientó a liberar al sector portuario de las limitaciones que históricamente habían inhibido la inversión, generando un marco de incentivos para que actuara la iniciativa de empresas con experiencia portuaria y respaldo financiero. Con ello, se lograría un aumento importante de la productividad del sector, a través de inversiones en tecnología y gestión y, a futuro, en nuevas obras de infraestructura.

Según un informe de gestión realizado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en 1998, “los beneficios de la modernización de los frentes de atraque se expresarían en:

-Disminución del costo portuario general, por efecto de disminución de tarifas portuarias para algunas naves, desde el inicio de concesiones.

²⁴ ARAVENA, Pablo. *Op. Cit.* 65 y 66 p.

-Reducción de los costos portuarios por efecto de la mejora en eficiencia y la consecuente disminución de los tiempos de espera de las naves, a los 18 meses de iniciada la concesión.

-Disminución progresiva de los costos de transporte, determinada por la posibilidad de los frentes modernizados de atraer naves de mayor capacidad y menores tarifas de flete marítimo”.²⁵

Finalmente, el 13 de agosto de 1999, se llevó a cabo la licitación que entregó en concesión el Terminal N°1 del puerto de Valparaíso al consorcio integrado por Inversiones Cosmos Limitada compuesto en un 70% por Ultramar y 30% por la empresa alemana HHLA, por un monto de U\$90.600.000 para administrarlo durante 20 años. Ambos socios impulsaron la creación de la empresa Terminal Pacífico Sur (TPS) Valparaíso SA, el 25 de Octubre de 1999.

Sin embargo, no fue hasta el primero de enero del año 2000, que TPS inició la administración del Terminal N°1 de Valparaíso, diseñado para el manejo de naves porta contenedores y multipropósito. Actualmente, “TPS cuenta con una superficie mayor a 16 hectáreas, donde se emplazan cinco sitios con una longitud total de 985 metros. Esta infraestructura permite atender alrededor del 85% de la carga que se moviliza por este puerto, que hoy representa más de 5,3 millones de toneladas anuales”²⁶.

Si bien, en el último tiempo, los puertos chilenos han registrado un aumento en las transferencias de carga, a la vez que los frentes concesionados han incrementado su participación en el negocio, producto de sus inversiones en tecnología y gracias a las economías de escala alcanzadas. El tema laboral no tuvo una solución definitiva, debido a que las nuevas empresas no garantizaban la estabilidad de los trabajadores portuarios.

²⁵ MUÑOZ, Bravo, Moira. Tratamiento periodístico y grado de objetividad de El Mercurio de Valparaíso y la Tercera en las Informaciones sobre la licitación portuaria. *Tesis (Licenciatura en Comunicación Social)*. Viña del Mar, Chile. Universidad de Viña del Mar. 2000. 17 p.

²⁶ Terminal Pacífico Sur Valparaíso. *Historia*. [en línea]. [fecha de consulta: 15 de Noviembre 2009]. Disponible en: < <https://www.tps.cl/> >.

Consecuencias para el mercado laboral portuario.

Dentro de las críticas y rechazos al nuevo modelo portuario, una de las más importantes fue la de los trabajadores, que vieron seriamente amenazada su fuente laboral.

Desde los Decretos Ley que establecieron un nuevo plan laboral en 1979, se pretendió mermar al movimiento sindical como un actor social, restringiendo su capacidad reivindicativa y de defensa económica y laboral. En efecto, bajo el régimen militar se aplicó una política económica claramente nociva; se suprimieron gran parte de los derechos laborales, implementándose a cambio una legislación totalmente contradictoria con el bienestar de los trabajadores.

Una de las normas más perjudiciales para los trabajadores portuarios, fue la ley 18.032 que puso fin al sistema de matrícula que desde 1966 había otorgado estabilidad y seguridad laboral portuaria. Al derogar el sistema de matrículas, se terminó con el control de los sindicatos sobre los puestos de trabajo autorizando en su reemplazo el ingreso de “cualquier trabajador que reuniera los requisitos mínimos de idoneidad física para desempeñarse en los puertos tanto en faenas de tierra como de a bordo”²⁷

El conjunto de leyes dictadas entre 1973 y 1981 institucionalizaron un nuevo esquema laboral que permitió flexibilizar la mano de obra en cuanto a contratos y sueldos, más aún, liberó a los empleadores del pago de los beneficios sociales con que habían contado los trabajadores por muchos años.

El costo social en una primera fase (bajo el régimen militar) se hace evidente. Incluso antes de la aplicación de las leyes, en 1975, se redujo en un 15 % la mano de obra portuaria. Sin embargo, no fue hasta 1981 cuando ocurrió una notoria reducción de la mano de obra portuaria a nivel nacional, siendo el puerto de Valparaíso el más perjudicado. “El impacto mayor de estas medidas, como era de esperarse, se produjo dentro del puerto de Valparaíso, en donde el personal se redujo aproximadamente de 1400 trabajadores a menos de 700 a final de ese año”²⁸.

²⁷ GONZÁLEZ, Claudio. Mercado laboral y transformación portuaria en Chile: el caso de Valparaíso, Programa global de formación en población y desarrollo sustentable. Santiago. Universidad de Chile, Facultad de Ciencias Sociales/ Centro de Análisis de Políticas Públicas. 1996. 30 p.

²⁸ Ídem. 37 p.

A pesar de que un porcentaje de los trabajadores fueron incorporados a un programa de jubilaciones anticipadas y otro tanto fue incorporado por las nuevas empresas privadas, la capacidad de absorción de éstas no cumplió con las expectativas de bajar los índices de desempleo.

Por otra parte, cuando se inició formalmente el proceso de licitaciones portuarias, con publicación del primer aviso de llamado a licitación el 28 de agosto de 1998, los trabajadores comenzaron a organizarse ya que temían posibles monopolios como resultado de las concesiones a privados.

El nuevo programa de licitaciones obligó a las organizaciones de trabajadores portuarios a pronunciarse sobre el tema. Les preocupó el costo que deberían asumir debido a las licitaciones. Por lo demás, las nuevas empresas que administrarían sectores del puerto no garantizaban su estabilidad laboral.

El alto porcentaje de cesantía que podría provocar la licitación, más el problema previsional que afectó, además de los trabajadores portuarios de EMPORCHI, a los trabajadores del sector público, se transformó en un acontecimiento nacional.

Las organizaciones de trabajadores portuarios junto con los trabajadores del sector público convocaron a una movilización para el 14 de julio de 1999, explicando que el plan de movilizaciones culminaría el 17 de agosto con un paro nacional si el gobierno no encontraba una solución a los problemas previsionales. Este acontecimiento es conocido con el nombre de “Puertazo”.

El “Puertazo” de julio de 1999.

El “Puertazo” fue la mayor movilización social en Valparaíso en décadas. Esta demostración masiva que congregó a cerca de diez mil personas, logró paralizar la ciudad por horas y, por si fuera poco, tuvo el mérito de unir a diversos sectores sociales en torno a la idea central del movimiento: “Todo por Valparaíso, todos por Valparaíso”.

La convocatoria a la manifestación popular suscitó el apoyo de universitarios, artesanos, trabajadores, pescadores artesanales, feriantes, comerciantes ambulantes, profesores, colectiveros, pobladores, jubilados,

marítimos y portuarios. Fueron precisamente estos últimos los que tomaron conciencia y decidieron sensibilizar a los ciudadanos, de manera de enfrentarse en forma directa y valiente a las autoridades políticas en defensa de sus fuentes de trabajo.

El origen de la movilización de los trabajadores del puerto se debió, a que al igual que en otros rubros de la actividad nacional, los puertos comenzaron su privatización en aquella época, como ejemplo claro de un modelo económico neoliberal heredado de la dictadura y administrado por los gobiernos de la Concertación.

La desigual distribución del ingreso en nuestro país se consolidó bajo la dictadura militar y es precisamente la sombra de la pobreza y marginalidad que predomina en la capital de la región de Valparaíso lo que impulsó a diversas organizaciones a constituir lo que se llamó “Coordinadora Social por Valparaíso”, puesto que el problema trascendió las demandas del sector marítimo- portuario.

“Valparaíso ha comprendido que separados, cada uno, o incluso cada gremio, nada pueden lograr. Se necesita la coordinación de todos los sectores afectados, unidad y disciplina, una dirección única, sin sectarismos ni partidismos”²⁹

En efecto, el “Manifiesto por Valparaíso” que se dio a conocer en el acto central del “Puertazo”, realizado en el Parque Italia el 14 de julio de 1999, contenía las aspiraciones de distintos sectores de las actividades local y regional. En primer lugar se planteó el congelamiento del proceso de licitación de los puertos que estableció un sistema monopropietario, ya que este sistema monopolizaría la totalidad de las actividades, dejando como consecuencia la desaparición de más de 300 oficinas de Estiba y Desestiba, Agentes de Naves, de Aduanas, Transportistas terrestres, etc. Además, se rechazaba la eventual privatización de las universidades estatales y la incertidumbre de los estudiantes de las universidades tradicionales.

Por otra parte, y debido a que el sistema pesquero tenía una incidencia directa en la vida del puerto, se pedía un retiro de la ley de pesca que significaba

²⁹ CADEMARTORI, J. (1999, 16 al 22 de julio). El “Puertazo” y la crisis del neoliberalismo. *El Siglo*. Santiago de Chile.

la privatización de los peces, la monopolización del sector y la ruina de los pescadores artesanales. También se rechazó el denominado Plan de Protección al Trabajador Cesante (Protac) que se basaba en la eliminación del beneficio de indemnización por año de servicio.

Finalmente, se planteó en el Manifiesto la necesidad de un ingreso mínimo digno para los jubilados y la condonación de las deudas y pagos de los servicios básicos de desempleados y cesantes. Estas son algunas de las peticiones estipuladas en el “Manifiesto por Valparaíso”, en definitiva, soluciones concretas a problemas concretos y, sobre todo, reclamaba como un derecho inalienable la participación ciudadana en todos aquellos temas y proyectos que concernían a Valparaíso.

El objetivo general del “Puertazo” era sensibilizar y movilizar a la ciudadanía y, específicamente, paralizar las actividades de la ciudad, realizando una concentración en el céntrico Parque Italia con tres marchas que convergerían desde tres puntos distintos de la ciudad para finalmente marchar hacia el Congreso Nacional con el petitorio.

A pesar de los malos pronósticos de las autoridades, todo se realizó en forma pacífica y ordenada, contando con el apoyo de la gente la cual manifestó su adhesión enarbolando banderas negras, lanzando papel picado desde los edificios o simplemente aplaudiendo al paso de las marchas.

El “Puertazo” marcó un hito en la historia ciudadana local, que se expresó no sólo con banderas negras, cacerolazos o marchas por las calles del puerto, sino que además ayudó en la configuración de un amplio movimiento por la defensa de Valparaíso y su identidad como ciudad puerto.

Por otra parte, el “Puertazo” surtió sus efectos ya que en un hecho nunca antes visto, el 16 de julio se reunieron en Valparaíso los ministros de la Secretaría General de la Presidencia, José Miguel Insulza; de Obras Públicas, Jaime Tohá y de Transporte, Claudio Hohmann con la Asociación de Exportadores, la Cámara Marítima, trabajadores portuarios, alcaldes de Valparaíso, San Antonio y consejeros regionales.

Sin embargo, en la reunión, los tres ministros fueron claros en señalar que el proceso de licitación no se congelaría y que el sistema monopropietario era la

modalidad que permitiría atraer mayor inversión privada, asegurando la competitividad de los puertos chilenos.

El 29 de julio de 1999 las empresas interesadas presentaron las ofertas para obtener la licitación, en las que se incluyeron propuestas técnicas para el desarrollo de cada uno de los terminales.

El 3 de agosto de ese año, los trabajadores portuarios se reunieron con el Ministro Insulza. El Gobierno accedió a darles las compensaciones económicas, que interesaba a los portuarios ante la posibilidad de cesantía, ofreciendo una jubilación a los mayores de 55 años de 108 mil pesos y en el caso de los trabajadores eventuales de 35 a 55 años, ofreció planes de empleo y reconversión.

A pesar de que el Terminal Portuario N° 1 de Valparaíso ya se había entregado en concesión al Consorcio Inversiones Cosmos, el 13 de agosto de 1999, el paro se mantuvo de manera permanente hasta el 18 de agosto, cuando el ministro Insulza logró un acercamiento con los trabajadores. Un día después el conflicto se solucionó. El acuerdo firmado entre los trabajadores y el poder Ejecutivo fue denominado "Red de Protección Social" que incluía cuatro tipos de beneficios a los que se podían acoger los trabajadores que quedaran cesantes a causa del sistema monopropietario. Estos beneficios eran:

- Pensión vitalicia de 120.000 pesos para los trabajadores de más de 55 años
- Los trabajadores menores de 40 años y con más de 15 años de servicio, podrían escoger entre un plan de empleo y un programa de microempresa, ambas bajo la supervisión del Estado. (Este punto determina un sueldo de 120 y 180 mil pesos mensuales por 5 o 6 años). Sin embargo, los trabajadores podrían escoger recibir el total de la suma (7 millones de pesos).
- Para los trabajadores que no tenían 40 años ni 15 años de servicio, se establecieron compensaciones a través de un fondo administrado por las municipalidades respectivas.

- Todos los trabajadores con contrato individual o colectivo pueden validar su indemnización por años de servicio, las que se harían efectivas en caso de despido”³⁰.

El paro portuario llegó a un acuerdo con el gobierno después de un año de paros, negociaciones y amenazas. El Ejecutivo fue blanco de duras críticas por su debilidad frente a los trabajadores del puerto. Finalmente, las autoridades de gobierno expresaron que la modernización del puerto se había llevado a cabo sin costo social.

Licitación Portuaria del Sector del Espigón.

En la actualidad, los trabajadores portuarios de han debido enfrentar un nuevo conflicto, ya que la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV), que administra el Terminal 2 de Valparaíso, más conocido como el espigón, ha decidido entregar en concesión a privados la explotación de éste, hecho que se enmarca en el proceso de modernización de los sitios de atraque, que se ha llevado a cabo a nivel nacional desde 1999.

“La licitación, largamente postergada, tiene como finalidad aumentar las facilidades de carga y descarga a través de ese frente del puerto, modernización en la cual el nuevo operador deberá invertir más de 300 millones de dólares. Este cambio de estructura del terminal, necesariamente, significaría un cambio en las condiciones laborales afectando a quienes actualmente trabajan en ese sector”³¹.

Para evitar conflictos con los trabajadores EPV buscó llegar a un acuerdo con la Confederación de Trabajadores Portuarios de Chile (Cotraporchi) y con representantes de la empresa Ultraport, una de las firmas que aporta mayor número de trabajadores a las faenas portuarias, mediante un proceso de mitigación económica.

³⁰ MUÑOZ, Bravo, Moira. *Op. Cit.* .32 p.

³¹ Acuerdo Portuario. El Mercurio de Valparaíso, Valparaíso, Chile, 15 de Febrero de 2009. Disponible en: http://www.mercuriovalpo.cl/prontus4_noticias/antialone.html?page=http://www.mercuriovalpo.cl/cgi-bin/prontus_search.cgi?search_prontus=prontus_searchengine&search_idx=all&search_texto=acuerdo+portuario

El presidente de la Cotraporchi, Sergio Baeza, señaló que "en base al acuerdo que hemos firmado con EPV, todos los trabajadores que el 2007 tengan al menos 36 turnos (de 7,5 horas cada uno), están en el listado y, por tanto, obtienen beneficio"³².

El acuerdo entre EPV y la Coordinadora de Sindicatos Marítimos Portuarios de Valparaíso se firmó el 12 de febrero de 2009. Gracias a éste acuerdo se llevó a cabo la primera etapa que correspondía a la entrega de solicitudes, con los antecedentes debidamente certificados, para la entrega del beneficio económico que les otorgará el Estado, que alcanza los 13 mil millones de pesos para los 1225 trabajadores que se verán afectados.

Sin embargo, aún no está todo dicho, ya que la licitación que debió llevarse a cabo durante el primer semestre de 2009, aún está en curso.

EPV se vio obligado a reestudiar el proceso de licitación del Terminal 2, luego de que el martes 29 de septiembre de 2009, se diera a conocer la respuesta del Tribunal de Defensa de Libre Competencia (TDLC) a la consulta hecha por la Empresa Portuaria y el concesionario del puerto, Terminal Pacífico Sur (TPS) del grupo Von Appen, en relación a la participación del mismo concesionario que administra el Terminal 1 en la licitación del espigón.

Germán Correa, presidente de EPV ratificó que: "en lo específico y relativo a la licitación del Terminal 2, el tribunal determinó que se mantienen las restricciones del Decreto 1.045 y establece que nuestro actual concesionario puede participar en la licitación, pero si gana tendría que optar por permanecer en el Terminal 1 -que tiene bajo concesión- o quedarse en el Terminal 2, sólo ratificando que el mismo operador no puede operar más de uno de los terminales. O sea, se refuerza la restricción del 1.045"³³.

³² Portuarios reciben certificado de vigencia. *El Mercurio de Valparaíso*, Valparaíso, Chile, 13 de Marzo de 2009. Disponible en:

< http://www.mercuriovalpo.cl/prontus4_noticias/antialone.html?page=http://www.mercuriovalpo.cl/cgi-bin/prontus_search.cgi?search_prontus=prontus_searchengine&search_idx=all&search_texto=acuerdo+portuario>

³³ EPV reestudiará licitación del espigón región. *El Mercurio de Valparaíso*, Valparaíso, Chile, 1 de Octubre de 2009. Disponible en:

< http://www.mercuriovalpo.cl/prontus4_noticias/antialone.html?page=http://www.mercuriovalpo.cl/cgi-bin/prontus_search.cgi?search_prontus=prontus_searchengine&search_idx=all&search_texto=acuerdo+portuario>

El tema de la licitación portuaria, que da paso a las señaladas obras de ampliación en el Terminal 2, es de suma importancia no sólo para la ciudad, sino que también para toda la economía nacional. A la vez, hay que considerar en este proceso, la competencia que presentan otros países que miran al Pacífico y que buscan mejorar su intercambio y dar salida a terceros.

Si bien el retraso en la licitación, frenó obras por 350 millones de dólares, con lo que el terminal podría aumentar su capacidad en un 70% al agregar a sus instalaciones mil metros de muelles y al crecer la superficie de operación en un 64%, se debe considerar la opinión de los trabajadores, por lo que el proceso debería seguir su curso, pero con la debida transparencia para así poder obtener un nuevo operador que garantice eficiencia y renovación, y lo más importante, un favorable clima laboral.

Capítulo IV.

Marco Teórico.

Para entender adecuadamente cómo afectó la privatización del Puerto de Valparaíso a la identidad del movimiento portuario es pertinente realizar, primeramente, un acercamiento teórico al concepto de cultura, pues en el presente trabajo este concepto es concebido como el punto de partida para la configuración de identidades.

Por su parte, el concepto de memoria, como elemento medular a la hora de la conservación de la cultura, y el de comunicación, como el proceso fundamental para el desenvolvimiento del sujeto en plano social, también serán tratados con antelación. Todo esto, con el fin de entender de forma ordenada como se constituyen estos pasos previos en el surgimiento del concepto de identidad.

Cultura.

La cultura actuaría como una suerte de “fuente proveedora” de diversos conceptos que irían configurando las identidades, tanto individuales como colectivas. Ya sea en el plano personal como en el grupal, los conceptos adquiridos y asimilados son aquellos que ayudan a moldear y a conformar la identidad, teniendo estos conceptos siempre un origen netamente cultural.

Considerando entonces a la cultura como punto de partida de las identidades, ésta se convierte en el primer elemento a analizar a la hora de realizar este acercamiento teórico.

En ese sentido cabe desmitificar, en primer lugar, una asociación que suele hacerse a este concepto y que investigadores ya han coincidido que es errada: La cultura como un elemento relacionado exclusivamente al conocimiento de una elite “cultura”.

Alejandro Grimson es uno de los antropólogos que ha criticado el sentido elitista del concepto cultura al calificar al ser humano como un animal cultural. El autor señala que la cultura es un elemento constitutivo del Hombre: es aquello que distingue a la humanidad del resto de los seres vivientes. De esta forma, Grimson

se opone a la antigua distinción entre una minoría culta, con cultura, y una mayoría inculta, sin cultura.

En la misma dirección antropológica, Conrad Phillip asegura que “las tradiciones culturales toman los fenómenos naturales incluidas necesidades de base biológica, y los canalizan en direcciones concretas. Todo el mundo tiene cultura, no sólo las personas con niveles altos de educación”.³⁴

En el mismo sentido, el boliviano Pedro Querejazu se refiere al despojo cultural sufrido por las clases más bajas al menos hasta mediados del siglo XX, proceso que el autor atribuye a la modernidad. “La cultura fue al principio sinónimo de creación artística de alto nivel, vinculada con el sentido romántico del creador original y aislado, sin vislumbrar, ni mucho menos, la creación colectiva o la capacidad de creación de los grupos humanos o de los estratos sociales económicamente menos favorecidos y marginados”³⁵

Con respecto a la rectificación de esta noción, Querejazu afirma que es la propia necesidad del hombre de revisar los hechos para ir modificándolos y adaptándolos a sus creencias lo que ha llevado a la reformulación del concepto cultura, ya desde una perspectiva totalmente distinta a la vista antes de la década del sesenta.

El autor boliviano plantea que es así como a partir de avanzada ya la segunda mitad del siglo XX, la cultura comienza a ser entendida como el resultado de la interacción de un grupo humano en un ámbito geográfico definido, a lo que se suma la interrelación con otros grupos. De lo anterior, se concluiría que la cultura es algo integral, que explica y define todo el quehacer humano.

Teniendo en consideración lo anterior y habiendo despejado entonces un error recurrente a la hora de abordar el concepto, cabe preguntarse entonces: ¿Qué es la cultura? ¿Es realmente un enorme “proveedor” de elementos para la conformación de identidades? ¿Cómo es entendido este concepto actualmente por los especialistas?

³⁴ PHILLIP, Conrad. Antropología Cultural. Madrid, McGraw-Hill, 2002. 44 p.

³⁵ QUEREJAZU, Pedro. La apropiación social del patrimonio. *En*: Somos Patrimonio: 144 experiencias de apropiación social del patrimonio cultural y natural. Bogotá. Convenio Andrés Bello. 2003. pp. 19-25.

Diferentes autores han abordado el tema y han intentado, al menos, definir este concepto. No obstante, dependiendo del enfoque, es posible encontrarse con distintas perspectivas a la hora del análisis.

En un primer acercamiento para definir este concepto y abordando, además, la amplitud del mismo, Conrad Phillip cita al antropólogo británico Edward Tylor. “Cultura es ese todo complejo que incluye el conocimiento, las creencias, el arte, la moral, el derecho, las costumbres y cualquier otro hábito y capacidades adquiridas por el hombre como miembro de la sociedad”³⁶.

Del párrafo anterior podemos deducir, en primer término, que a pesar de que la cultura no es exclusivamente el conocimiento y las prácticas de una elite, estos elementos sí son partes constitutivas de la cultura como ese “todo complejo”.

Por otra parte, cabe destacar el énfasis hecho por Tylor respecto de la relevancia de los hábitos y capacidades adquiridas por el hombre, siendo éste parte de una sociedad. Con esto, el autor centra su análisis en la importancia del medio en la formación y en el quehacer del ser humano, lo que no tiene sólo un carácter biológico y/o hereditario.

Siguiendo la línea de estudio antropológica, y ratificando la importancia de la sociedad a la hora de brindar capacidades y costumbres a quienes la componen, Marvin Harris se refiere a algunas de las dimensiones en que se ha analizado la cultura, además de dar su propia interpretación del concepto:

“Unos opinan que la cultura consiste exclusivamente en pensamientos o ideas, mientras que otros defienden que consta tanto de los pensamientos e ideas como de las actividades ajenas a los mismos. Mi postura personal es que una cultura es el modo socialmente aprendido de vida que se encuentra en las sociedades humanas y que abarca todos los aspectos de la vida social, incluidos el pensamiento y el comportamiento”.³⁷

³⁶ PHILLIP, Conrad. *Op. Cit.* 46 p.

³⁷ HARRIS, Marvin. *Teorías sobre la cultura en la era posmoderna*. Barcelona, Crítica, 2007. 17 p

Harris, en definitiva, comparte la visión de Edward Tylor al coincidir con respecto a que la cultura es más que sólo pensamientos. Por el contrario, para el autor ésta consiste en todo aquello que el Hombre adquiere y realiza en la sociedad.

De esta forma, la vida en comunidad toma un rol fundamental a la hora de contemplar el acercamiento del ser humano hacia los diferentes elementos culturales que lo rodean. Ahora bien, no es casualidad que esta aproximación se dé en la vida social, ya que es en ella donde compartimos con los otros, siendo este proceso el primer paso en la configuración de la identidad, a través de la alteridad. Este concepto corresponde al descubrimiento que se hace del otro desde la perspectiva del yo, siendo este hallazgo fundamental para la configuración de la identidad.

Siguiendo en el sentido de esta estrecha relación entre cultura e identidad, el estadounidense Clifford Geertz, en su obra “La interpretación de las culturas”, define a la cultura, desde una dimensión simbólica, como una estructuración coherente de significados establecidos desde y para la sociedad, como una “telaraña de significados”.

El autor define este concepto como “la organización social de significados, interiorizados de modo relativamente estable por los sujetos en forma de esquemas o de representaciones compartidas, y objetivados en formas simbólicas, todo ello en contextos históricamente específicos y socialmente estructurados”³⁸

Este párrafo es altamente abarcador en cuanto a los conceptos que hemos expuesto hasta ahora. Geertz considera a la cultura como aquel grupo de significados que el Hombre ha sido capaz de asimilar y organizar mentalmente. El autor habla de representaciones compartidas, lo que nos da a entender la indisoluble relación que el advierte entre estos significados y la vida en comunidad.

Ahora bien, de la cita se puede deducir, además, la relevancia que el autor atribuye al factor tiempo. Frases como “relativamente estable” e “históricamente

³⁸ GEERTZ, Clifford. La interpretación de las culturas. Duodécima Reimpresión. Barcelona, Gedisa, 2003. 88 p.

específicos” dan a entender la necesidad de los elementos culturales de trascender para poder ser calificados como tales. Así, la memoria surge como un elemento fundamental para poder perpetuar dichos elementos.

Geertz estipula también la diferenciación de dos puntos a la hora de referirse al tema: por una parte, se hace alusión a las “formas objetivadas”, como por ejemplo los ritos; mientras que por otra, se refiere a las denominadas “formas interiorizadas”, que corresponderían a las mismas convertidas en hábitos.

En este punto, el sociólogo mexicano Gilberto Giménez, señala que las formas interiorizadas provienen de experiencias comunes y compartidas que son mediadas por las formas objetivadas de la cultura; por lo que no se podrían interpretar ni leer las formas culturales exteriorizadas sin los hábitos que nos habilitan para ello.

Esta distinción que se hace entre las dos formas de la cultura, pertenece a una tesis clásica del reconocido sociólogo francés Pierre Bourdieu, la cual juega un papel fundamental dentro de la línea de investigación de los estudios culturales. Para Bourdieu, mientras las formas objetivadas consisten en todos aquellos elementos externos que pueden ser reconocidos por un observador como tales, las formas interiorizadas, por su parte, son elementos que consideran un proceso en que los actores sociales las interiorizan, incorporan y convierten en sustancia propia.

La antropóloga mexicana Cristina Oehmichen ahonda en este planteamiento y cita al mismo Bourdieu para señalar que estas formas subjetivadas se encuentran en forma de hábito en cada sujeto, y recalca además la relevancia de aquello. “El habitus determina, en última instancia, el umbral de lo posible y lo deseable... el habitus tiene a engendrar todas las conductas razonables o de sentido común”³⁹.

Por otra parte, y volviendo a hacer un énfasis en el plano social, Gilberto Giménez cita a la estadounidense Claudia Strauss al señalar que “no todos los significados pueden llamarse culturales, sino sólo los significados más o menos

³⁹ OEHMICHEN, Cristina. *Identidad, Género y Relaciones Interétnicas*. Universidad Nacional Autónoma de México. México. 2005. 60 p.

ampliamente compartidos por los individuos y relativamente duraderos dentro de un grupo o de una sociedad”⁴⁰.

De lo anterior, podemos deducir que sólo pueden considerarse como significados culturales aquellos que muestran una relativa estabilidad en el tiempo, tanto en el individuo como en un grupo y no aquellos que poseen una vida efímera y pasajera, como ciertas modas o tendencias de breve duración. En este contexto, la memoria vuelve a convertirse en un elemento relevante a la hora de percibir la dependencia del tiempo para que un significado pueda ser considerado cultural.

Siguiendo en la vereda antropológica, pero planteando una primera dimensión distinta a la idea de cultura como “pozo proveedor”, el argentino Néstor García Canclini aborda el tema desde diferentes veredas, haciendo referencia, por una parte, al culturalismo norteamericano y, por otra, a la cultura desde la perspectiva de la producción.

“Cuando hablamos de cultura nos referimos a un proceso de producción. No pensamos que la cultura sea un conjunto de ideas, de imágenes, de representaciones de la producción social, sino que la cultura misma implica un proceso de producción”⁴¹.

A diferencia de los autores vistos anteriormente, García Canclini expone el planteamiento de que las ideas y las representaciones que se dan en la vida en sociedad no son un elemento constituyente de la cultura; siendo esto, según el autor, una visión basada en la producción, propia del culturalismo norteamericano.

Pero el antropólogo argentino se extiende más en el tema y no se queda sólo con esta perspectiva cultural de producción. García Canclini indica, además, que “cuando nos referimos a cultura estamos hablando de la producción de fenómenos que contribuyen, mediante la representación o reelaboración simbólica

⁴⁰ GIMÉNEZ, Gilberto. Cultura, identidad y memoria. Materiales para una sociología de los procesos culturales en las franjas fronterizas. *Sistema de Información Científica Redalyc* [en línea]. 2009, Vol. 21. N° 41. [fecha de consulta: 15 Septiembre 2009]. Disponible en:

<<http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=13604101#>>

⁴¹GARCÍA CANCLINI, Nestor. Ideología, Cultura y Poder. Buenos Aires, Eudeba, 1995. 59 p.

de las estructuras materiales, a comprender, reproducir o transformar el sistema social”⁴².

En este apartado se reconoce que la cultura posee una función de comprensión y conocimiento del sistema social; se la considera como una instancia en donde los sujetos representan lo que sucede en la sociedad; así como también un instrumento para reproducir el sistema social.

Aquí García Canclini se aleja en parte de lo planteado anteriormente y se acerca a la idea de un punto de encuentro entre cultura y sociedad, donde la primera se representa y, además, se convierte en un elemento transformador dentro de la segunda.

Pero para que la cultura tenga tal peso y valor transformador a nivel social, es necesario primero que esta haya sido interiorizada desde una vereda subjetiva, es decir desde el propio sujeto. Para ello, el Hombre utiliza la simbolización, o sea, dotar de un significado específico a una cosa o suceso y, posteriormente, asimilarlo de forma plena.

Tratando de explicitar la inmensa relevancia y transversalidad que posee este concepto, Gilberto Giménez asevera que la cultura es como una sustancia impalpable que no puede ser limitada a algún aspecto de la vida social, porque es una dimensión total: está en todas en partes.

En esta investigación la cultura será vista como fuente proveedora de significados para la conformación de las identidades. Los elementos culturales son los que se van convirtiendo en los ladrillos de esa enorme construcción llamada identidad y que al menos hasta el inicio de la privatización del Puerto de Valparaíso estuvo presente en el movimiento portuario y que en el presente trabajo pretende ser analizada en la actualidad. No obstante, para que estos “ladrillos” puedan ser utilizados, se hace necesario una herramienta que los almacene.

Los conceptos culturales que una persona incorpora en el transcurso de su vida son muchos y muy diversos y, por ende, su sola presencia no basta para configurar la identidad. Es en este momento cuando aparece la memoria como un

⁴²Ídem. 60 p.

elemento fundamental para cobijar dichos conceptos y hacer que estos perduren en el tiempo. La memoria se convierte, así, en el nexo indispensable entre cultura e identidad.

Memoria.

Para comenzar, cabe rescatar una definición clásica hecha por uno de los fundadores de la sociología moderna, Émile Durkheim, quien es citado por Gilberto Giménez. El sociólogo francés define la memoria como “la *ideación del pasado*, en contraposición con la conciencia –*ideación del presente* – y a la *imaginación prospectiva* o utópica –*ideación del futuro*, del porvenir”⁴³.

Según Giménez, el concepto “ideación” de Durkheim, pone énfasis en el rol activo de la memoria. Con esto quiere decir que la memoria no cumple sólo una función de almacenamiento y reproducción del pasado, sino que se encarga de seleccionar ciertos elementos de éste para poder reconstruirlo en el presente, haciendo incluso una idealización, basado en la premisa de que “todo tiempo pasado fue mejor”.

Siguiendo con esta estrecha relación entre lo pasado y lo actual planteada por Durkheim, el fallecido abogado y cientista político nacional, Norbert Lechner, afirmó que es gracias a la memoria que podemos relacionar el pasado con el presente. Para él, ésta no trata sólo de determinar los hechos del pasado cronológicamente, sino más bien de entender lo que estos hechos significan en nuestro presente.

Respecto a la memoria, Lechner enfatiza que ésta “es un acto del presente, pues el pasado no es algo dado de una vez para siempre...por eso la verdad de la memoria no radica tanto en la exactitud de los hechos como en el relato y la interpretación de ellos”⁴⁴.

El autor agrega que los mismos hechos pueden ser tratados de manera diferente. Los usos de la memoria pueden justificar la repetición del pasado como legitimar la transformación del presente. Al recordar hechos del pasado podemos

⁴³ GIMÉNEZ, Gilberto. *Op. Cit.* 20-21 p.

⁴⁴ LECHNER, Norbert. *Las sombras del mañana: La dimensión subjetiva de la política*. Santiago. LOM ediciones. 2002. 62 p.

repetir nuestra forma de actuar, o por el contrario, podemos tomar la decisión de corregir nuestra manera de pensar y comportarnos en el presente, si se considera, por ejemplo, que lo que hicimos en el pasado no es correcto y que debe ser modificado. Es decir, la memoria no es de carácter estático. Ésta es una herramienta de continuación, pero a la vez puede tener un uso para la modificación.

Siguiendo en esta misma dimensión, la psicóloga Isabel Piper, citada por Lechner, concibe la memoria como “Un proceso de interpretación de los acontecimientos pasados, anclado en las prácticas sociales del presente”⁴⁵. De lo anterior, interpretamos que; la memoria se ubica, así, entre el pasado y el presente, otorgándole continuidad, legitimando el presente y abriendo o cerrando posibilidades futuras. En este caso, la autora pone un énfasis mayor en el rol “puente” de la memoria y no tanto en su carácter modificadorio.

Considerando válida la relevancia que estos autores dan al pasado en la construcción del presente, la memoria se convierte en un elemento de vital importancia a la hora de analizar lo que hacemos, y en definitiva, lo que somos. Es la memoria la que nos permite tomar del pasado aquello que consideramos necesario para construir el presente y, lógicamente, también el futuro. De esta forma, la memoria no es sólo un “baúl abierto”, sino también, un espacio donde la selección adquiere relevancia.

En ese sentido, Lechner asevera que “A la luz del presente las memorias seleccionan e interpretan el pasado. Algunas cosas son valoradas, otras rechazadas. Y esas miradas retrospectivas van cambiando; un día iluminan un aspecto que otro día ocultarán”⁴⁶.

Lo dicho anteriormente puede ser llevado a nuestra investigación, si pensamos que los portuarios podrían estar haciendo uso de su memoria colectiva al recordar cómo actuaron en el pasado cuando decidieron luchar en contra de la licitación que otorgaría la concesión de la administración del Puerto de Valparaíso a privados. En esta investigación se pretenderá, precisamente, conocer si realmente existe aún ese espíritu por parte de la agrupación, siendo para esto la memoria un elemento primordial.

⁴⁵ Ídem. 40 p.

⁴⁶ LECHNER, Norbert. *Op. Cit.* 61 p.

La existencia de un hoy y la posibilidad de un mañana son los elementos que le dan sentido a la memoria y a la reconstrucción del pasado. En base a eso la revisión de este “baúl abierto” toma un real sentido de reformulación. De no ser así, los recuerdos tendrían sólo una valoración nostálgica.

Pero esta construcción no se produce en un plano individual. Para que ésta se produzca de buena forma debe darse en el plano social, ya que es en esta dimensión donde nos desarrollamos cada día como seres humanos. Por lo tanto, la memoria, como herramienta fundamental de esa construcción, también se enmarca en la relación con los otros.

Al respecto, Lechner señala que “La memoria es una relación intersubjetiva, elaborada en comunicación con otros y en un determinado entorno social”⁴⁷. Para el autor, la memoria sólo existe en forma plural, sólo si ésta se da de manera colectiva.

En esta misma línea de énfasis en lo social, el sociólogo francés Maurice Halbwachs plantea su desinterés por la memoria como proceso físico y mental. Para el autor citado por Pedro Milos, uno de los compiladores de la obra “Memoria para un nuevo siglo: Chile, miradas a la segunda mitad del siglo XX”, lo importante son los estímulos sociales y culturales que la hacen posible. Al respecto, Halbwachs señala que “no hay memoria posible fuera de los marcos de los cuales los hombres, viviendo en sociedad, se sirven para fijar y recuperar sus recuerdos”⁴⁸.

En este punto podemos darnos cuenta, una vez más, de la importancia del contexto social en que el hombre se desarrolla. Es en ciertos “marcos” en los cuales el hombre puede evocar su memoria. Además, el autor reconoce que estos poseen una significación simbólica y que hay que dejar de pensar que el pasado se conserva sin alteraciones en la memoria individual, ya que es viviendo en sociedad donde el hombre utiliza palabras que tienen sentido en forma colectiva y que son la condición de un pensamiento colectivo.

⁴⁷ Ídem. 61 p.

⁴⁸ MILOS, Pedro. Memoria Colectiva: entre la vivencia histórica y la significación. En: GARCÉS, Mario, MILOS, Pedro, OLGUÍN Myriam, PINTO, Julio, ROJAS, María Teresa y URRUTIA, Miguel. Memoria para un nuevo siglo: Chile, miradas a la segunda mitad del siglo XX. Santiago, Chile. LOM ediciones. 2000. 47 p.

Ahora bien, en su capítulo “Memoria Colectiva: entre la vivencia histórica y la significación”, Milos aborda también una dimensión de estudio de la memoria en la que trata de salir de una perspectiva netamente enfocada en lo social. Éste señala que, debido a la importancia que se le otorga a esta dimensión de la memoria, surge dentro de las ciencias sociales la idea de que ésta pueda ser considerada como un mero “espejo de la realidad social”.

En este punto, cita al historiador francés Jean- Pierre Rioux, quien afirma que la memoria “lejos de ser reproducción de la realidad social, es mediación simbólica y elaboración de sentido, aunque no pura producción del imaginario, sino con profundas raíces en la experiencia de la vida”⁴⁹. Con esto se quiere hacer un énfasis en la importancia del lenguaje como mediador simbólico dentro de una sociedad.

Ahora bien, al considerar la relevancia que este enfoque hace en el lenguaje, se hace necesario evaluar su grado de aceptación y entendimiento por parte de los sujetos o grupos; se hace imperioso ver qué tan compartidos el lenguaje y, por ende, conduce a su necesario análisis.

En esta misma dimensión, el historiador Bogumil Jewsiewicki es citado para recalcar el nexo entre el trabajo de la memoria y el lenguaje. Esta relación es graficada en la obra “Memoria para un nuevo siglo: Chile, miradas a la segunda mitad del siglo XX” a través de la siguiente metáfora: “si la memoria es una biblioteca, el lenguaje equivale a la capacidad de lectura”⁵⁰.

Continuando en un sentido ligado a la semántica, pero volviendo a realizar un énfasis desde una vereda enfocada en lo social, Maurice Halbwachs plantea que cada palabra entendida por un grupo específico de personas se acompaña de recuerdos. El lenguaje y todo tipo de convención social simbólica nos permiten a cada instante reconstruir el pasado. En esa dimensión, los hechos que se recuerdan son significativos para un grupo en específico, después de haber hecho uso de la razón en forma colectiva. A los recuerdos, Halbwachs les otorga un valor colectivo; debido a que es gracias a las evocaciones de los otros que reconocemos nuestro propio pasado. Esto no quiere decir que la memoria

⁴⁹ MILOS, Pedro. *Op. Cit.* 53 p.

⁵⁰ MILOS, Pedro. *Op. Cit.* 55 p.

personal no exista, sino más bien que ésta debe ser acompañada por la memoria colectiva para ser validada.

Al respecto, Norbert Lechner señala que tanto la memoria como el olvido son construcciones sociales que continuamente están siendo elaboradas y reformuladas, por lo que este proceso se da dentro de una construcción social y cultural más amplia como lo es la producción social del tiempo. “Como parte de ese proceso de producción, la memoria y el olvido, el presente y el futuro actúan y se ordenan como simbolizaciones de esa gran obra de la acción colectiva que llamamos historia”⁵¹.

Pasando a otro plano, respecto a las diferencias que puede presentar la memoria dependiendo de cada sujeto o grupo y de la posición del mismo, el historiador francés André Ségol es citado en “Memoria para un nuevo siglo: Chile, miradas a la segunda mitad del siglo XX” para señalar que “existe una pluralidad de memorias colectivas, que habría que identificar y comparar: la rural es muy diferente de la urbana, la burguesa de la obrera”⁵².

En ese sentido, y haciendo el nexo con nuestra investigación, podemos afirmar que podrían existir diferencias evidentes entre el significado y la utilización que le dan a la memoria los protagonistas de la privatización del Puerto de Valparaíso. No obstante, a pesar de lo interesante que podría ser graficar dichas diferencias, en el presente trabajo el análisis recaerá, concretamente, en los significados y la utilización de la memoria por parte de quienes sean o hayan sido parte del movimiento portuario, para así intentar conocer cuáles fueron las consecuencias del proceso de privatización para dicha colectividad.

En la misma tónica, y recalcando las diferentes apreciaciones que se pueden tener respecto a la memoria, considerando el rol que se cumpla, Pedro Milos señala que “El llamado a no mirar hacia atrás y fijar la vista en el futuro, está hecho por aquellos que ya miraron hacia atrás, ya hicieron sus cuentas, imaginaron un futuro determinado y necesitan que el resto no mire para atrás, no haga sus cuentas y no discuta, por lo tanto, sus propuestas de futuro”⁵³.

⁵¹ LECHNER, Norbert. *Op. Cit.* 61 p.

⁵² MILOS, Pedro. *Op. Cit.* 49 y 50 p.

⁵³ MILOS, Pedro. *Op. Cit.* 45 p.

Tal como señala el autor, perder nuestra memoria es dejar de lado la posibilidad de imaginar un futuro distinto y, consiguientemente, actuar en el presente para lograrlo. “Guardar, mantener, conservar, transmitir y difundir la memoria, no son actos puramente conservadores- en el sentido profundo de la palabra- por el contrario, son actos necesarios para pensar el cambio y hacerlo posible”⁵⁴.

En definitiva, tener, mantener y hacer uso de la memoria es una necesidad para el ser humano, considerando que tal como lo han planteado los diferentes autores, dejarla de lado no implica sólo descartar lo que fuimos, sino que también se traduce en la imposibilidad de construir el presente y proyectar el futuro. La memoria es indispensable para la construcción propia del quehacer humano y, por ende, para la configuración de sí mismo. Junto a los elementos culturales, la memoria es el gran nutriente a la hora de configurar la identidad humana.

Sabiendo cuáles son los elementos constitutivos de la identidad, cabe preguntarse entonces ¿Qué es la identidad? ¿Cómo se puede definir?

Identidad.

En una primera aproximación, y haciendo referencia a su carácter “primario” para el ser humano, Gilberto Giménez la define como la noción sobre quienes somos en relación a nuestra propia percepción, pero considerando esta percepción en relación con los demás. En ese sentido, el autor asegura que la identidad “implica por tanto hacer comparaciones entre las gentes para encontrar semejanzas y diferencias entre ellas. Cuando creemos encontrar semejanzas entre las personas, inferimos que comparten una misma identidad que las distinguen de otras personas que no nos parecen similares”⁵⁵.

Ahora bien, al momento de abordar este concepto, es imposible dejar de lado al sociólogo chileno Jorge Larraín, quien teniendo también como centro del enfoque a la búsqueda de atributos similares con el resto, se refiere al concepto de identidad como “una cualidad o conjunto de cualidades con las que una persona o grupo de personas se ven íntimamente conectados. En este sentido la

⁵⁴ Ídem. 45 p.

⁵⁵ GIMÉNEZ, Gilberto. *Op. Cit.* 11 p.

identidad tiene que ver con la manera en que individuos y grupos se definen a sí mismos al querer relacionarse -identificarse- con ciertas características".⁵⁶

En la misma dirección, y prácticamente complementando los planteamientos anteriormente expuestos, el psicólogo colombiano Germán Rey plantea que "la identidad está asociada con la percepción de sí mismo, así como la afirmación e interacción de lo propio con lo otro, con la alteridad. Esta se construye en conversación con otros significados, con otros diferentes"⁵⁷.

La afirmación anterior es compartida plenamente por el autor nacional, quien afirma también que cada sujeto se define gracias a como es percibido por los otros. Sin embargo, Larraín incorpora un punto más al momento de afirmar que son sólo las consideraciones de aquellos que son significativos para el sujeto en cuestión las que cuentan en definitiva para la configuración de su identidad.

Larraín agrega que "en este sentido se podría decir que las identidades vienen de afuera en la medida que son la manera como los otros nos reconocen, pero vienen de adentro en la medida que nuestro autoreconocimiento es una función del reconocimiento de los otros que hemos internalizado"⁵⁸. Planteando de esta forma la construcción identitaria como un proceso de carácter intersubjetivo y donde la afirmación del otro termina siendo mutua.

De esta forma, el cambio de perspectiva desde nuestro mundo propio hacia la del otro, la alteridad, se convierte en un elemento imprescindible para la configuración identitaria. Considerando esto, una vez más la vida en sociedad aparece no sólo como un escenario propicio, sino como un espacio indispensable para la construcción de la identidad.

Al respecto, Lorenzo Peña enfatiza que "la identidad tiene que ver entonces con el sentido de pertenencia, con aquello que permite reconocernos ya sea como parte de una comunidad, un grupo étnico, una condición de género"⁵⁹.

⁵⁶ LARRAIN, Jorge. *Identidad Chilena*. Santiago, Chile. LOM Ediciones. 2002. 23 p.

⁵⁷ REY, Germán. *Un mundo encantado*. En: REY, Germán. MALLARINO, Olga. ZULETA, Luis Alberto. JARAMILLO, Lino. *La fiesta, la otra cara del patrimonio. valoración de su impacto económico, cultural y social*. Colombia. 2004. Convenio Andrés Bello. 111 p.

⁵⁸ LARRAIN, Jorge. *Op. Cit.* 29 p.

⁵⁹ REY, Germán. *Op. Cit.* 111 p.

Es así como la relación con los otros desde la subjetividad no sólo se manifiesta como un elemento importante para la conformación de la identidad, sino también abre la puerta para un nuevo paso: sentirnos parte de un grupo determinado, es decir, generar la sensación de pertenencia.

Ahora bien, considerando este nuevo plano, es necesario precisar las características propias de las identidades que se generan en una dimensión exclusivamente individual y las que, por el contrario, tienen su génesis en un plano colectivo.

Para Gilberto Giménez, la diferenciación que se puede realizar entre una y otra radica, principalmente, en que el concepto de identidad se aplicaría, con propiedad, a “los sujetos individuales dotados de conciencia y psicología propias, pero sólo por analogía a las identidades colectivas, como son las que atribuimos a los grupos y a las colectividades que por definición carecen de conciencia y psicología propias”⁶⁰.

Siguiendo en esta perspectiva, Giménez insiste en establecer una diferenciación esencial entre ambas formas de identidad. El autor enfatiza que las agrupaciones no deben ser personalizadas, o sea, no se les debe atribuir rasgos que sólo corresponden al sujeto individual, como lo son, por ejemplo, los de carácter psicológico. Esto, ya que las agrupaciones y diferentes categorías colectivas, como tales, no poseerían la capacidad de ser conscientes de sí mismas. Como entes colectivos no tendrían una psicología propia y, por ende, tampoco las capacidades que ésta implica, como lo son el carácter o la voluntad.

Pero el sociólogo no se queda ahí. Relativizando aún más el carácter delimitado que puede presentar una agrupación y reforzando la idea de que la identidad es un concepto aplicable con propiedad a los sujetos individuales y no a las colectividades, éste afirma que “los grupos se hacen y se deshacen, están más o menos institucionalizados u organizados, pasan por fases de extraordinaria cohesión y solidaridad colectiva, pero también por fases de declinación y decadencia que preanuncian su disolución”⁶¹.

⁶⁰ GIMÉNEZ, Gilberto. *Op. Cit.* 12 p.

⁶¹ Ídem. 12 p.

Esta afirmación puede ser de vital trascendencia para el presente estudio, una vez que podamos concluir cuáles fueron las consecuencias para el movimiento portuario de la privatización del Puerto de Valparaíso. Esta investigación podrá dilucidar si la situación actual del movimiento portuario porteño se enmarca en la última afirmación de Gilberto Giménez o si realmente corresponde a una agrupación que aún posee y manifiesta una identidad definida.

Ahora bien, considerando la trascendencia de esta última posibilidad, cabe destacar también la “flexibilidad” planteada por el mexicano para su afirmación anterior. Según él, las identidades colectivas son parte importante también de la composición de las individuales, gracias a los lazos de pertenencia que las primeras establecerían a diferentes grupos. Con esto, la sensación de ser parte de un determinado grupo o colectividad, o sea el sentido de pertenencia, aflora como un punto de encuentro entre lo planteado por este autor y lo expuesto previamente por el colombiano Germán Rey.

Citando nuevamente al francés Pierre Bourdieu, el sociólogo plantea que la capacidad de delimitación, de diferenciación de su entorno, de ubicarse en el espacio y mantenerse en el tiempo, no está negada para las colectividades, pero que cuando ésta se produce no es por su propia capacidad, sino gracias a los sujetos que la componen, quienes se verían representados por la agrupación.

Reafirmando la tesis de la diferenciación entre identidad individual e identidad colectiva, Jorge Larraín afirma que “una identidad colectiva no tiene estructura psíquica o de carácter en el sentido de un número definido de rasgos psicológicos”⁶². Consiguientemente, el autor nacional asegura que “es un error ontologizar para un colectivo, lo que son rasgos psicológicos individuales”⁶³.

Tal como lo hiciera el mexicano, el autor nacional asevera también que, a pesar del surgimiento y el desarrollo que los grupos pueden presentar, las identidades colectivas tienen constantemente abierta la posibilidad de su disolución. Larraín asegura que las identidades colectivas “comienzan históricamente, se desarrollan y pueden declinar o desaparecer”⁶⁴.

⁶² LARRAIN, Jorge. *Op. Cit.* 35 p.

⁶³ *Idem.* 38 p.

⁶⁴ *Idem.* 39 p.

Pero a la hora de analizar las identidades colectivas no sólo hay posturas en orden de relativizar la capacidad de las colectividades para permanecer en el tiempo y poseer una identidad propiamente tal. En esta perspectiva, Gilberto Giménez cita al sociólogo italiano Alberto Melucci, quien afirma que la identidad colectiva existe y que, además, tiene diversas implicancias.

En primer lugar, para el autor ésta involucra una visión compartida por todos los integrantes de la colectividad respecto al escenario en que se desenvuelven, los medios que poseen y, por supuesto, la finalidad de dicha agrupación.

En segundo lugar, esta visión compartida por los sujetos que conforman el grupo no debe existir sólo en el plano cognitivo, sino que debe también ser considerada por sus miembros como un modelo susceptible de adhesión. Para este fin, según el autor, se suman a la agrupación una serie de manifestaciones que vayan en el sentido de generar dicha adhesión, tales como prácticas específicas del grupo y/o rituales propios.

Por último, el autor destaca la inseparable relación existente entre la memoria y la identidad. Una historia común sustentada en la memoria colectiva es indispensable para la autodefinición identitaria. Tal como plantea el mexicano citando a Melucci: “la memoria colectiva es para las identidades colectivas lo que la memoria biográfica para las identidades individuales”⁶⁵.

Pero Melucci no se queda sólo en los tres puntos anteriores y se aventura en una afirmación que, en el sentido del presente estudio, puede resultar fundamental. Para éste “la identidad colectiva define la capacidad de un grupo o de un colectivo para la acción autónoma, así como su diferenciación de otros grupos y colectivos”⁶⁶.

De esta forma, y tomando lo expuesto por el autor mexicano, la presencia o ausencia de una identidad colectiva en el movimiento portuario en la actualidad podría marcar la diferencia fundamental entre lo que fue su capacidad de acción autónoma hace más de una década, en el inicio del proceso de privatización, y el escenario que hoy por hoy luce el movimiento portuario porteño, es decir, si aún

⁶⁵ GIMÉNEZ, Gilberto. *Op. Cit.* 17 p.

⁶⁶ *Idem.* 17 p.

posee una identidad definida que le permita actuar como grupo y considerarse como tal.

Una vez más la dimensión relacional toma vital importancia para referirnos al concepto identidad. Para que una agrupación exista como tal en la sociedad debe ser reconocida por los actores de la misma. “La capacidad del actor para distinguirse de los otros debe ser reconocida por esos otros”⁶⁷ asevera Giménez.

Volviendo al análisis de la identidad desde un punto de vista individual y a pesar de la relevancia atribuida anteriormente a la alteridad y a la vida en sociedad, para el autor mexicano no basta con la presencia de estos dos elementos para la configuración de la identidad. Debe existir, además, una adecuada interacción entre estos dos elementos y el sujeto en cuestión.

Giménez plantea que no basta con el desenvolvimiento con los otros en el plano social, sino que el sujeto debe ser reconocido por los demás, por los otros con quienes interactúa. Sólo de esta forma el sujeto puede existir en el plano público. Citando al sociólogo estadounidense Thomas Cooley, asegura que “en términos interaccionistas, se diría que nuestra identidad es una identidad de espejo, es decir, que ella resulta de cómo nos vemos y cómo nos ven los demás”⁶⁸. Tal como se verá más adelante, ésta adecuada interacción tiene como herramienta principal a la comunicación.

Siguiendo con el concepto de identidad, el sociólogo mexicano enfatiza que al considerar como válida la idea de la diferenciación con los otros como elemento constitutivo de ésta, se presenta como consecuencia natural la necesidad de identificar dichas diferencias. En ese sentido, el autor plantea la existencia de dos elementos principales: atributos de pertenencia social y los denominados atributos particularizantes. Los primeros tendrían directa relación con diferentes categorías, grupos y colectivos sociales: mientras que los segundos corresponderían a aquellos elementos que determinan la individualidad de cada ser.

Con respecto a la segunda categoría, el mexicano considera como atributos de unicidad a algunos tan diversos como el estilo de vida y los hábitos de consumo; la red personal de relaciones o el círculo de personas con las que cada persona se rodea a diario; e, incluso, los “objetos entrañables” que cada persona

⁶⁷ Idem. 17 p.

⁶⁸ GIMÉNEZ, Gilberto. *Op. Cit.* 13 p.

posee y que son parte de su vida diaria. Para el mexicano, estos elementos “constituyen sistemas de signos que dicen algo acerca de la identidad de las personas. Son indicios de identidad”⁶⁹.

Todo lo anterior va en la directa necesidad del sujeto de ser diferenciado de los otros. Tan importante como lo es encontrar las semejanzas con los otros dentro de la vida en sociedad para configurar la identidad, lo es también el establecer las diferencias que permitan al sujeto verse como distinto a los demás.

Tal como lo explica el filósofo y abogado español Lorenzo Peña, la identidad establece una relación entre el sujeto y los otros, pero para que esta se produzca es necesario hablar de sujetos distintos. “Para que una cosa se relacione- se enlace, se vincule- con otra, deben ser, en algún sentido, dos cosas; o sea: la primera debe guardar alguna alteridad o distinción con la segunda”⁷⁰ asegura. Es por esto que el nivel de relación de la identidad sólo se puede dar entre sujetos distintos, recalcando una vez más el rol trascendental de la alteridad.

Ahora bien, el español plantea una nueva definición del concepto de identidad desde la perspectiva de lo “idéntico”. A pesar de su definición anterior, y en un sentido totalmente opuesto al trabajado por los autores anteriores, Peña define la noción de identidad como indiscernibilidad, entendiendo a éste último concepto como “la relación entre dos cosas cuando no cabe establecer entre ellas diferencia alguna”⁷¹.

Al abordar los diferentes significados que en diversos contextos puede tener el concepto identidad, el propio Jorge Larraín ahonda en esta definición. Según el autor, las tradiciones metafísicas escolásticas y aristotélicas concebían a la identidad como uno de los principios fundamentales del ser. No obstante, este enfoque consistía en un principio enfocado a reforzar la idea de que “todo ser es idéntico consigo mismo y, por lo tanto, una cosa no puede ser y no ser al mismo tiempo y desde el mismo punto de vista”⁷².

En este plano, la reflexión, punto central en el tratamiento hecho por, principalmente, sociólogos y antropólogos, es dejada totalmente de lado. En este

⁶⁹ Idem. 15 p.

⁷⁰ PEÑA, Lorenzo. *Fundamentos de la Ontología Dialéctica*. Editorial siglo XXI, Madrid. 1987. 254 p

⁷¹ Idem. 257 p.

⁷² LARRAÍN, Jorge. *Op. Cit.* 21 p.

caso, el centro del planteamiento, tal como lo expusiera el español Lorenzo Peña, corresponde a la mismidad individual; es decir, a la unicidad del ser, la condición de ser uno mismo.

Así, se incorpora una nueva acepción de este concepto, entendiéndolo como la cualidad de dos cosas al ser iguales una con otra, de ser “idénticas”. Sin embargo, cabe destacar que dicha definición se enmarca en un sentido filosófico más que en un sentido social, por lo que difiere e lo expresado por los estudiosos de las ciencias sociales expuestos previamente. Por lo mismo, aún cuando no se puede negar que la acepción es correcta, no tiene sentido para el presente estudio y no significa un tema crucial para el análisis desde la perspectiva de las ciencias sociales.

Anteriormente se ha remarcado la inseparable relación entre la identidad y el plano social, considerando que es exactamente ahí donde los sujetos o grupos pueden encontrar las semejanzas o diferencias que los acerquen o alejen de los otros. Ahora bien, tal como se citó a Gilberto Giménez previamente en este trabajo, el mero desenvolvimiento con los otros en el plano social no es suficiente para la configuración de la identidad, sino que el sujeto o grupo debe ser reconocido por sus pares en la sociedad, por los otros con quienes interactúa.

En esa dimensión, surge un elemento que se convierte en la herramienta necesaria para que el desenvolvimiento con los otros en el plano social sea cabal y adecuado, permitiendo así generar identidad: la comunicación.

Comunicación.

La comunicación puede ser entendida como el proceso que permite establecer la conexión con los otros en el plano social y, por ende, convertir a los sujetos en seres sociales. La inexistencia de la comunicación significaría una “convivencia inactiva” en la que los sujetos sólo compartirían un espacio determinado con los demás. Por el contrario, más allá de las brechas que generan las nuevas tecnologías en la actualidad, la comunicación entre personas ha sido y sigue siendo un espacio donde el ser humano conoce, comparte y crece.

En un ejercicio de simpleza, es posible definir la comunicación interpersonal como un proceso en el que se pone en común, entre dos o más sujetos o grupos,

una serie de significados y contenidos. Este proceso, estrechamente ligado a la alteridad, puede acercar o alejar al sujeto o grupo de la otra parte respecto a los elementos compartidos. Con esto comienza, en definitiva, la construcción de la identidad.

Ahora bien, a pesar del consenso a la hora considerar la importancia del otro en la comunicación, al analizar este proceso existen voces que plantean el inicio de éste desde una dimensión individual. En ese sentido, la licenciada en filosofía y psicoterapeuta española Maite Melendo recalca la necesidad de una primera conexión del sujeto en el plano individual que se traduciría en la capacidad del sujeto de ser consciente de si mismo. Todo esto, para poder concretar un proceso comunicativo cabal.

Siguiendo en la línea de la conexión del individuo consigo mismo, la autora española lleva a un plano individual las características consideradas como necesarias para una buena comunicación interpersonal. “Si para la comunicación o relaciones interpersonales es necesario el saber escuchar y tener una actitud de respeto, acogida y aceptación del otro, para la comunicación con uno mismo, estas cualidades no son menos importantes. Necesito escucharme, acogerme, respetarme y aceptarme para poder dialogar conmigo mismo”⁷³.

A pesar de lo que se podría desprender de lo anterior, Melendo plantea que el proceso comunicacional “consigo mismo” es una necesidad para el sujeto no en una dimensión meramente individual, sino para poder llevar a cabo correctamente la comunicación con los otros. “En la medida que sintonice con mis propias sensaciones, seré capaz de percibir las sensaciones de los demás”⁷⁴.

Ahora bien, a pesar del carácter primario que la psicoterapeuta española le otorga a este proceso, ésta asegura que tanto la comunicación con uno mismo como la que se desarrolla con los demás “Son dos procesos simultáneos. Por tanto, es preciso vivir en diálogo con uno mismo: crecer en consciencia de quiénes somos y de qué queremos, para así mejorar nuestras relaciones interpersonales”⁷⁵.

⁷³ MELENDO, Maite. *Comunicación e integración personal*. Sal Terrae. España. 1985. pp. 51-52

⁷⁴ MELENDO, Maite. *Op. Cit.* 52 p

⁷⁵ Idem. 53 p.

Volviendo a la dimensión interpersonal de la comunicación, ésta se ha definido en el presente trabajo como el proceso en que se ponen en común con el otro una serie de significados y contenidos. Ahondando respecto a qué es concretamente lo que el sujeto comparte con el otro en la comunicación interpersonal, los autores Don Hellriegel y John Slocum afirman que ésta consiste en “la transmisión y recepción de pensamientos, hechos, creencias (valores), actitudes y sentimientos, mediante uno o más medios de difusión que generan una respuesta”⁷⁶.

Por otra parte, tal como el mero hecho de convivir con otros en el plano social no es suficiente para generar identidad, los autores afirman que la sola transmisión desde un emisor hacia un receptor no basta para que exista una comunicación adecuada. “Para que haya una comunicación interpersonal correcta, los pensamientos, hechos, creencias, actitudes o sentimientos que el emisor intenta transmitir tienen que ser los mismos que el destinatario comprende e interpreta”⁷⁷.

Por su parte, los autores James Freeman, Edward Freeman y Daniel Gilbert hacen énfasis también en la necesidad de un “acuerdo” entre las partes que intervienen en el proceso comunicativo (emisor y receptor). “La comunicación entraña un significado compartido, lo cual sugiere que para que las personas puedan comunicar, tendrán que estar de acuerdo en cuanto a las definiciones de los términos que están empleando”⁷⁸.

Al compartir un significado, tanto emisor como receptor, en su rol de constante cambio, logran desarrollar cabalmente el proceso comunicativo. Con esto, ambos logran conocer al otro y, consiguientemente, conocerse a si mismos. Todo esto, considerando las diversas voces plasmadas en este estudio, va en el directo sentido de la configuración de la identidad.

Ahora bien, a la hora de analizar la comunicación no podemos suponer que ésta se dará de igual forma en cualquier escenario. Dependiendo de cada

⁷⁶ HELLRIEGEL, Don. SLOCUM, John. Comportamiento Organizacional. Thomson. México. 2004. 290 p.

⁷⁷ Idem. 290 p

⁷⁸ FREEMAN, James. FREEMAN, Edward. GILBERT, Daniel. Administración. Prentice Hall Hispanoamericana. México. 1996. pp. 575-576.

contexto, pueden variar las formas de desenvolverse de los sujetos en el plano social y, por ende, también lo puede hacer la comunicación.

Tal como señala el psicólogo mexicano Salvador Moreno, estos contextos en los que puede variar la comunicación están compuestos por creencias, ideas y valores que corresponden a una construcción social establecida. Estos componentes son definidos como imaginarios sociales.

Respecto a la construcción de los imaginarios sociales, Moreno asegura que estos “responden a las características de la sociedad que las construye; están influidas por las condiciones económicas, políticas, religiosas e históricas en las que se han desarrollado”⁷⁹.

Considerando lo anterior, el autor asegura que es indispensable suponer la existencia de imaginarios sociales distintos a los nuestros para no caer en equívocos a la hora de llevar a cabo el proceso comunicativo, los que pueden traducirse en conflictos en la relación del sujeto con los otros. Pero el psicólogo mexicano no se queda ahí y profundiza en la relevancia que éstos tienen para el ser humano en su vida. “Ignorar nuestros imaginarios sociales puede darnos la ilusión de vivir una vida libremente asumida, de acuerdo con nuestros valores, sin percatarnos que en el fondo buscamos, por ejemplo, parecemos a los ideales de éxito y triunfo que nos proponen los mecanismos sociales dominantes”⁸⁰.

El mexicano hace referencia a mecanismos sociales dominantes que imponen determinados conceptos como adecuados. De esta forma, lo planteado por Moreno tiene un punto de encuentro con lo que casi un siglo atrás expresara el pensador italiano Antonio Gramsci, quien diferenció el concepto de dominio, entendido como la coerción política y efectiva, del concepto de hegemonía.

El estadounidense James Mittelman cita a Gramsci para señalar que la hegemonía corresponde a un proceso en que las clases dominantes conforman estructuras sociales basadas en la desigual distribución del poder y que, a diferencia del concepto de dominio, “se constituye cuando se percibe que el poder y el control sobre la vida social proviene del autogobierno (es decir, el

⁷⁹ MORENO, Salvador. Los imaginarios Sociales en la comunicación interpersonal. Disponible en: <http://www.razonypalabra.org.mx/anteriores/n25/smoreno.html>

⁸⁰ Idem.

autogobierno por parte de individuos enraizados en las comunidades) en oposición a una o varias fuerzas externas, como el estado o el estrato dominante”⁸¹.

En definitiva, las estructuras sociales impuestas por los grupos dominantes son un elemento que no se puede dejar a un lado a la hora de analizar la comunicación interpersonal, ya que, tal como asegura Salvador Moreno, éstas “enmarcan sus posibilidades y limitaciones, y condicionan en buena medida los medios y los contenidos de dicha comunicación”⁸², y al hacer esto, están limitando las posibilidades de la correcta configuración de la identidad

La comunicación es un proceso que se genera desde la propia individualidad y que encuentra su punto más importante en la alteridad. Al comunicarse con el otro, el sujeto pone en común una serie de significados y contenidos que lo ayudan en su definición sobre quien es y quien no es, lo que le permite, finalmente, construir su identidad. Teniendo claro esto, no se puede obviar la influencia de los denominados imaginarios sociales en el proceso comunicativo, los que pueden terminar influyendo directamente en la configuración identitaria.

En definitiva, para el presente trabajo, en el que se pretende analizar y deducir como se vio afectada la identidad del movimiento portuario luego de la Privatización del Puerto de Valparaíso, es necesario tener claro como la cultura y la memoria constituyen las dos piezas claves para construir, en primer término, la identidad y como, posteriormente, esta encuentra en la comunicación un elemento fundamental para su correcta configuración.

En primer término, y tal como lo señala Gilberto Giménez, los elementos culturales que compartimos con ciertas personas y que nos diferencian de otras son, en definitiva, los materiales con los cuales construimos nuestra identidad. La cultura actúa como una fuente proveedora de esta gama de materiales necesarios.

Es en ese mismo sentido que el autor mexicano cita al sociólogo británico Stephen Frosh para afirmar que “para desarrollar sus identidades la gente echa mano de recursos culturales disponibles en sus redes sociales inmediatas y en la

⁸¹ MITTELMAN, James. El síndrome de la globalización: transformación y resistencia. Siglo XXI. México. 2002. 221 p.

⁸² MORENO, Salvador. Los imaginarios Sociales en la comunicación interpersonal. Disponible en: <http://www.razonypalabra.org.mx/anteriores/n25/smoreno.html>

sociedad como un todo”⁸³. La sociedad es el escenario donde cada sujeto puede encontrar este inmenso pozo llamado cultura, el que otorga los recursos, que no son más que los materiales de construcción necesarios para el levantamiento de la identidad.

Son estos materiales los que nos acercan a algunos sujetos o nos alejan de otros, los que establecen esta inseparable relación del sujeto con lo otro en la vida en sociedad. La cultura genera alteridad y, basados en los diferentes autores expuestos en este marco, podemos afirmar que al generar alteridad, la cultura genera identidad.

Construcción identitaria, un proceso complejo.

En síntesis, para el presente trabajo de investigación nos quedaremos con aquella visión que considera a la cultura como un “todo complejo” presente constantemente en cada uno de los aspectos de nuestra vida. Un todo que nutre constantemente a los sujetos de diferentes recursos que van formando esta suerte de “telaraña de significados” en su interior y que, gracias a eso, van diferenciándolos o asemejándolos del resto de quienes componen la sociedad y, consiguientemente, van generando identidad.

Para el movimiento portuario de Valparaíso, los recursos culturales consistieron en las propias prácticas, costumbres y todo aquello relacionado a su labor que los caracterizaba como grupo y diferenciaba de otros movimientos de trabajadores.

Tal como lo señala el ex intendente de Valparaíso, Gabriel Aldoney: “Durante décadas la actividad portuaria constituyó un pequeño gran mundo dentro de la ciudad, con vida propia, con reglas distintas al resto de otras actividades económicas en el ámbito laboral e incluso en el ámbito de la seguridad, con un lenguaje y costumbres muy propias de una subcultura que sobrevivía por la admiración y dependencia que generaba el resto de la ciudadanía”⁸⁴.

⁸³ GIMÉNEZ, Gilberto. *Op. Cit.* 56 p.

⁸⁴ ALDONEY, Gabriel. El desarrollo portuario y su relación con la ciudad. *Revista Hacer Región*. (2): 23- 44, Diciembre 2005.

En definitiva, fue precisamente este mundo propio de los portuarios de Valparaíso el que, sumado al ideal de reivindicación inherente al movimiento obrero, terminó siendo incorporado por sus miembros como una estructura de significados compartida y, en consecuencia, se convirtió en la identidad del movimiento.

Ahora bien, para que los elementos culturales configuren una identidad real y no sólo queden convertidos en meras tendencias o modas, necesitan trascender, perdurar en el tiempo. Para ese fin, el ser humano posee una herramienta única, la que se convierte en la segunda protagonista a la hora de configurar la identidad: la memoria.

Para este estudio se entenderá a la memoria como el vínculo indisoluble entre el pasado y el presente que, por ende, constituye la propia noción de ser del sujeto. Cada uno es hoy en base a la sensación de lo que fue, En ese plano, es la memoria la encargada de generar este sentimiento y, con eso, de generar identidad.

Consideraremos a la memoria entonces como un baúl que no sólo almacena, sino que también clasifica cada uno de los elementos que ingresan, para poder traer en el presente aquellos que son necesarios para la identidad del sujeto.

En ese sentido, y tal como señala Jorge Larraín, para la configuración de la identidad se realiza un proceso de selección, en el que lógicamente se eligen ciertos atributos, en directo desmedro de otros. “El proceso discursivo de construcción de la identidad cultural es siempre un proceso de carácter altamente selectivo y excluyente, en el sentido que elige algunos rasgos considerados fundamentales y deja fuera a muchos otros”⁸⁵. Así, es sólo gracias la memoria que se puede llevar a cabo este proceso.

Para entender qué es lo que somos y para poder proyectar lo que queremos ser, es necesario saber qué es lo que fuimos y, además, cuáles son los elementos que nos han llevado a ser lo que somos en la actualidad. Sólo este

⁸⁵ LARRAIN, Jorge. Modernidad e Identidad. En su: Modernidad, Razón e Identidad en América Latina. Ed. Andrés Bello. 1996. 210 p

eterno nexo entre el pasado y el presente, la memoria, permite al sujeto llevar a cabo este ejercicio y, con esto, a configurar su identidad.

Ahora bien, entre diversos autores expuestos en este marco existió consenso en que la memoria está lejos de ser una dimensión exclusiva del individuo. La memoria colectiva es una idea que, para esta investigación, tiene total y absoluta validez, considerando que nuestro objeto de estudio es precisamente una colectividad.

Por último, podemos rescatar una cita que puede servir para sintetizar lo fundamental que es y ha sido la memoria es lo que expresa el boliviano Pedro Querejazu. “Todos los grupos humanos, a lo largo de la historia, han puesto énfasis en la preservación de la memoria, en la medida que ésta les confiere identidad y los proyecta y retroalimenta en su quehacer cotidiano y en su concepción y autodefinición como grupo. Es decir, la memoria es el elemento central de la identidad”⁸⁶.

Por su parte, la comunicación surge como el proceso necesario para el adecuado desenvolvimiento del sujeto en el plano social. La convivencia por sí sola con los otros no supone la configuración de la identidad. Tiene que existir una convivencia plena y, para eso, la herramienta necesaria es la comunicación. Al poner en común diversos significados y contenidos, el sujeto inicia el conocimiento de sí mismo y de los otros con los que vive en sociedad. Con esto, puede empezar a establecer las semejanzas y diferencias necesarias para la configuración de la identidad.

Ahora bien, a la hora de considerar a la comunicación como parte importante de la construcción identitaria, se debe tener presente la relevancia de los imaginarios sociales y las estructuras dadas por los grupos dominantes. Estas pueden limitar y condicionar el proceso comunicativo y, por ende, pueden tener el mismo efecto con la construcción identitaria.

⁸⁶ QUEREJAZU, Pedro. La apropiación social del patrimonio. *En su*: Somos Patrimonio: 144 experiencias de apropiación social del patrimonio cultural y natural. Bogotá. Convenio Andrés Bello. 2003. 21 p.

Es de esta forma, con la cultura como fuente proveedora de significados, la memoria como la herramienta vital para la trascendencia de estos y la comunicación como el elemento imprescindible para la cabal interacción social, que llegamos finalmente al concepto clave para la presente investigación: la identidad.

A pesar de existir otras acepciones para el concepto, en este estudio entenderemos la identidad como aquella construcción permanente en el tiempo, hecha tanto en una dimensión individual como colectiva con el afán de establecer las semejanzas y diferencias con los otros dentro de la vida en sociedad. Todo esto enfocado en, luego de identificar estas cualidades, generar el sentimiento de identificación con un determinado sector y, por ende, de separación con otros. Por lo mismo, la alteridad toma una importancia inmensa, considerando que es gracias a ella que se logra establecer dichas cualidades identitarias.

En el mismo sentido, es necesario destacar una vez más la importancia de la vida en sociedad, espacio en el cual se produce este necesario encuentro con el otro. Es en la dimensión social donde logramos identificarnos y, consiguientemente, generar la consecuente sensación de pertenencia; sin dejar de lado el también necesario reconocimiento por parte de los demás componentes de la sociedad.

Ahora bien, a pesar de lo expuesto por diversos autores, para esta investigación sí consideraremos absolutamente válida la idea de la real existencia de las identidades colectivas. Esto, debido a que es, precisamente, la identidad de una colectividad, el movimiento portuario, la que pretendemos analizar en el presente trabajo.

Tal como plantea Giménez citando a Melucci, es la propia identidad colectiva la que define el verdadero peso de una colectividad a través de la capacidad de acción de éste, como con la diferenciación de la agrupación con el resto de entes de su tipo. Todo esto, aún cuando, tal como señalaban Larraín y Giménez, entes de este tipo están constantemente expuestos a desaparecer.

En este caso dicha capacidad de acción existió. El denominado “Puertazo” es la ratificación de que este movimiento tuvo capacidad de acción autónoma. Además, tal como se ha expuesto previamente, el movimiento portuario ostentó

una serie de atributos que cohesionó a sus miembros y que, por otra parte, los diferenció de otras agrupaciones de características similares en el país.

Creemos que el movimiento portuario tuvo durante años una identidad definida generada en el sentido de lo expuesto en este marco teórico. Hoy, a más de una década del inicio de la Privatización del Puerto de Valparaíso, pretendemos saber si ésta aún existe y cuáles han sido las consecuencias que trajo dicho proceso para este movimiento.

Capítulo V.

Marco Metodológico.

Enfoque.

Dependiendo de su carácter, una investigación puede considerar alcances exploratorios, descriptivos, correlacionales o explicativos. La importancia de esta clasificación, hecha por Gordon Danhke, citado por Roberto Hernández Sampieri en su obra "Metodología de la Investigación", radica en que dependiendo del tipo de estudio, cambiará la estrategia de investigación a desarrollar. Esto quiere decir que el diseño, los datos que se recolectan, la manera de obtenerlos, el muestreo y otros componentes del proceso de investigación van a ser distintos dependiendo de la naturaleza del estudio.

Debido a que este estudio pretende dar a conocer cómo cambió la vida de diversas personas que formaron parte del movimiento portuario, es preciso señalar entonces que esta investigación es descriptiva.

Gordon Danhke agrega que "los estudios descriptivos buscan especificar las propiedades, las características y los perfiles importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis"⁸⁷.

La presente investigación pretende comprender las consecuencias que dejó en el movimiento portuario de Valparaíso la privatización del puerto de la ciudad. En ese sentido, este trabajo está orientado a conocer el escenario actual de parte de los miembros de dicho sector, intentando ahondar sobre las impresiones y sensaciones actuales de parte del grupo, para poder deducir, en base a aquello, las consecuencias que trajo dicho proceso para el sector.

Considerando lo anterior, el enfoque usado para llevar a cabo la investigación es el cualitativo, debido a que es precisamente este enfoque metodológico el que tiene como objetivo conocer y comprender un fenómeno, centrandolo su análisis en razones, motivaciones, sensaciones, etc. Esto, en

⁸⁷ HERNÁNDEZ, Roberto, FERNÁNDEZ, Carlos y BAPTISTA, Pilar. Metodología de la Investigación. Tercera Edición. México, McGraw-Hill. 2004. 117 p.

contraposición a lo que ofrece el enfoque cuantitativo, el que tiene como fin cuantificar una realidad determinada.

Aun cuando la cuantificación para una investigación como ésta sería completamente válida, en este caso el esfuerzo está centrado en conocer, comprender y exponer esta realidad. Se pretende dar a conocer las características actuales de la realidad del movimiento portuario de Valparaíso y, por ende, no limitarnos a entregar una mera cuantificación.

En este sentido, el científico social Roberto Hernández Sampieri señala que una de las características que destacan en el enfoque cualitativo es que el énfasis no está puesto en medir las variables involucradas en un fenómeno determinado. Por el contrario, para el autor, en este enfoque lo realmente importante es entender dicho fenómeno.

Hernández Sampieri agrega que los estudios cualitativos se fundamentan más en un proceso inductivo, es decir, que después de observar la realidad social, el investigador realiza una exploración y descripción de un fenómeno. Un estudio cualitativo busca comprender su fenómeno de estudio en su ambiente usual, por lo que el investigador se involucra directamente con las personas, conociendo a cabalidad sus experiencias personales, obteniendo así un punto de vista interno, aunque mantiene la distancia de un observador externo.

Como señala el autor mexicano, a diferencia del método cuantitativo “el enfoque cualitativo utiliza recolección de datos sin medición numérica para descubrir o afinar preguntas de investigación y puede o no probar hipótesis en su proceso de interpretación”⁸⁸.

Para éste estudio no es pertinente saber exclusivamente cuántos fueron los trabajadores despedidos después de que la administración del Puerto de Valparaíso pasara a manos de privados o cuántos son los que siguen trabajando ahí, sino saber cómo este proceso cambió la vida del trabajador portuario, conociendo el relato de trabajadores que se hayan desligado del sector o que sigan ligados a él y así conocer, en definitiva, las consecuencias sobre el movimiento en sí mismo.

⁸⁸ HERNÁNDEZ, Roberto, FERNÁNDEZ, Carlos y BAPTISTA, Pilar. Metodología de la Investigación. Tercera Edición. México, McGraw-Hill. 2004. 6 p.

Por este motivo es que, después de conocer los diversos modos de llevar a cabo una investigación, el enfoque más adecuado para esta investigación corresponde al cualitativo.

Herramienta.

Para llevar cabo lo anterior es necesario utilizar una técnica de investigación adecuada que nos apoye en nuestro afán de dar a conocer esta realidad de la manera más pura posible. Para ello, se ha decidido la realización de entrevistas en profundidad.

Respecto a la importancia y trascendencia de este instrumento de recolección de datos, los investigadores María Restrepo y Luis Tabares en su artículo “Métodos de Investigación en educación” señalan que “la relevancia, posibilidades y significación de este diálogo como conocimiento de los seres humanos, reside en la naturaleza y calidad del proceso. A medida que el encuentro avanza se adquieren las primeras impresiones con la observación y sigue la comunicación verbal y no verbal”⁸⁹.

Las entrevistas serán desarrolladas de manera individual y con preguntas abiertas. Esto, en el sentido de lograr una mayor empatía con el entrevistado y, consiguientemente, información relevante y fidedigna. Sin perjuicio de lo anterior, se tendrá especial cuidado en no generar un involucramiento con los entrevistados y mantener la distancia necesaria como investigadores.

Universo y Muestra.

El universo corresponde a la totalidad de individuos de los que se pretende conocer a través de la investigación a desarrollar. En este caso, nuestro universo corresponde a todos aquellos trabajadores que han sido o aún son parte del denominado movimiento portuario de Valparaíso.

⁸⁹ RESTREPO, María y TABARES, Luis. Métodos de Investigación en educación. Disponible en: <http://www.utp.edu.co/~humanas/revistas/revistas/rev21/restrepo.htm>

Lógicamente, para este trabajo no fue pertinente ni posible abarcar la totalidad del universo. La muestra consistirá en ocho representantes del movimiento portuario que cumplan las siguientes características:

- Que se hayan desempeñado en el puerto de Valparaíso con anterioridad al retorno de la democracia el año 1990, es decir, que hayan sido parte del movimiento portuario durante parte o la totalidad de la dictadura militar que rigió Chile desde el año 1973.
- Que lo hayan seguido haciendo, al menos, hasta el denominado “Puertazo” acaecido en julio de 1999; siendo válido tanto quienes sigan desempeñándose en el puerto de la ciudad, como quienes hayan cambiado de trabajo durante la última década.
- Que hayan participado de dicho hito del movimiento portuario (Puertazo).

Estos criterios de selección se estipularon con el fin de graficar cabalmente los procesos de cambio que se sucedieron en el puerto de la ciudad desde el régimen militar hasta los gobiernos de la Concertación, centrando el análisis en las consecuencias que estos produjeron para el movimiento portuario de Valparaíso. Para dicho fin, las preguntas realizadas fueron las siguientes.

CUESTIONARIO

- 1) ¿Cómo recuerda Ud. el trabajo en el puerto antes del Golpe de Estado?
- 2) ¿Cómo recuerda Ud. el trabajo en el puerto durante la dictadura? ¿Cómo los afectó?
- 3) ¿Qué problemas implicó este período para el movimiento como organización?
- 4) ¿Cuáles eran las principales expectativas que Ud. tenía como trabajador al regresar la democracia?
- 5) ¿Qué pasó con esas expectativas? ¿Se cumplieron o no?
- 6) ¿Cómo era, en ese entonces, el trabajo en el puerto de Valparaíso?
- 7) ¿Por qué se opusieron a la privatización del puerto?
- 8) ¿Cómo reaccionaron los portuarios como grupo? ¿Cómo recuerda Ud. que se empezaron a organizar los trabajadores portuarios?
- 9) ¿Cómo recuerda Ud. el “Puertazo” de julio de 1999? ¿Cuál fue su participación en esa movilización?

Últimas preguntas para aquellos que sigan trabajando en el puerto

10) a ¿Qué diferencias hay entre el trabajo del puerto hoy y lo que se hacía antes de que se privatizara?

11) b ¿Cuáles son los principales problemas en el trabajo portuario actualmente?

12) c ¿Qué diferencias tiene el movimiento portuario de hoy con el de hace una década o más?

13) d ¿Siente que actualmente exista una relación del movimiento portuario con la ciudad de Valparaíso?

Últimas preguntas para aquellos que no sigan trabajando en el puerto.

10) e ¿Cuándo dejó de trabajar en el puerto y en qué condiciones?

11) f ¿Cuál es su trabajo actualmente?

12) g ¿Cómo siente que ha cambiado su vida en comparación con lo que era mientras trabajaba en el puerto?

13) h ¿Siente que actualmente exista una relación del movimiento portuario con la ciudad de Valparaíso?

Capítulo VI.

Conclusiones.

En la actualidad, los trabajadores portuarios y aquellos que ya no están en el sector exhiben las secuelas de un proceso que ya lleva casi 30 años: la incorporación de nuevas tecnologías al puerto de Valparaíso en pos de aumentar la competitividad del mismo en el plano internacional.

A la hora de escuchar el relato de los entrevistados surgió de manera inevitable la comparación que estos hicieron de su escenario actual con las condiciones que presentaba el trabajo en el puerto los años previos a la instauración de la dictadura militar.

El potente proceso de democratización y el énfasis social que se desarrolló, principalmente, durante los gobiernos de Eduardo Frei Montalva y Salvador Allende Gossens, durante la segunda parte de la década del 60 y los primeros años de la década del 70, creó un escenario propicio para que los trabajadores del país logaran en gran medida la anhelada reivindicación social. Fue en este contexto que los trabajadores portuarios se configuraron como uno de los sectores productivos más importante para el país y, lógicamente, también para la región de Valparaíso.

Los elementos culturales presentes en la dinámica portuaria estaban marcados por algunas características que hacían del trabajo en el puerto una actividad única y distinta a las otras existentes en el país. Principalmente, se debe destacar el sistema cerrado que hasta ese entonces presentaba el trabajo y que permitía la existencia de familias de tradición portuaria. Además, se debe considerar la forma en que los trabajadores accedían a los turnos existentes. El sistema que había en ese entonces era informal, pero organizado por los sindicatos correspondientes, lo que permitía a todos los trabajadores del área acceder a turnos de trabajo en el puerto.

A todo lo anterior, se deben sumar las características del trabajo mismo, que según los propios trabajadores que vivieron el período previo al establecimiento del gobierno militar, estaba marcado por un fuerte sentimiento de

unión entre los trabajadores y por las remuneraciones que ellos consideraban acorde con el trabajo realizado.

Ahora bien, el quiebre de la institucionalidad de 1973 supuso un cambio que paulatinamente se empezaría a reflejar en el Puerto y a afectar a quienes ahí se desempeñaban. En primer lugar, se generó la intervención de las Fuerzas Armadas en los puertos del país, lo que implicó un primer cambio en el escenario en que los portuarios se desempeñaban a diario. Sin embargo, es concretamente en 1975 cuando se empiezan a tomar las primeras medidas que terminarían afectando directamente al movimiento portuario.

Una serie de decretos leyes emanaron desde el gobierno de facto para limitar la capacidad de acción de los movimientos sociales. Pero es en 1981 cuando cambia de manera radical el escenario para los trabajadores portuarios, con la leyes 18.032 y 18.042 que eliminó el sistema de acreditación vigente hasta ese momento y consideró la disolución de Emporchi, respectivamente.

Ahora bien, a pesar de los cambios que supuso esta situación, la mantención de un grupo importante de trabajadores que había sido parte del movimiento con anterioridad al Golpe de Estado, permitió que el movimiento no se fragmentara y se mantuviera cohesionado hasta fines de la dictadura, lo que les brindó la posibilidad de mirar en conjunto el nuevo proceso que se iniciaba: el retorno a la democracia.

Durante el gobierno de Patricio Aylwin y los primeros años de la administración de Eduardo Frei Ruiz-Tagle, la problemática portuaria no fue un tema de relevancia en la agenda política, por lo mismo la memoria colectiva del movimiento portuario y el recuerdo constante de los “buenos años” antes de las medidas implementadas durante la dictadura, permitió mantener vigente los anhelos reivindicativos del sector. De esa forma, teniendo claro aquello que habían sido en su pasado, construyeron su imagen de presente y su proyecto de futuro. Esto se vio alimentado por las expectativas que los trabajadores levantaron en base a la promesa de los actores políticos del país previo al regreso a la democracia.

Ahora bien, en 1997 se concretó la medida que cambiaría definitivamente la vida de los trabajadores portuarios y que afectaría en forma directa al sector. El

inicio del proceso de licitación del puerto de Valparaíso y la entrega en concesión a manos privadas concretada el año 1999, significó el quiebre definitivo entre lo que los trabajadores portuarios y su movimiento fueron e intentaron seguir siendo y lo que son hoy en día.

“El Puertazo” acaecido en julio de 1999 fue la última demostración evidente de una identidad portuaria que hasta ese momento existía. En este hito confluyeron los tres elementos que en ésta investigación hemos considerado primordiales para la configuración de la identidad: cultura, memoria y comunicación. Las características culturales propias de los trabajadores portuarios, que los diferenciaban del resto de los trabajadores del país y que estaban dadas por el mismo quehacer en el puerto, surgieron como un elemento cohesionador a la hora de reorganizar un movimiento que se había visto mermado desde principios de la década del 80, pero que hasta esa fecha no se había desvanecido.

En ese mismo sentido, la memoria colectiva del movimiento portuario fue una herramienta fundamental para evitar dicha desaparición, como a la vez para recordar luchas anteriores que fueran representativas para la situación que los portuarios vivieron hacia fines del siglo XX. Tal fue el caso de la huelga marítima de 1903, la que fue utilizada como referente por algunos cabecillas del movimiento para organizar la multitudinaria manifestación de julio de 1999.

Por su parte, la comunicación surgió como un elemento de vital importancia a la hora de organizar la movilización entre los mismos portuarios y de generar un vínculo adecuado con la comunidad de la ciudad de Valparaíso. Con esto, además de permitir una adecuada organización para poder desarrollar “El Puertazo”, el movimiento portuario pudo establecer nuevamente un proceso de identificación.

A pesar de lo desarrollado por los trabajadores del puerto para llevar adelante la manifestación, en agosto de 1999 se concretó la privatización del puerto de Valparaíso, proceso que ya había establecido sus bases desde 1981. Situación que se ha convertido en la causa principal del actual estado del movimiento portuario.

Este proceso contempló la incorporación de nuevas tecnologías y maquinarias, lo que significó una brusca reducción de trabajadores. Además,

aquellos que siguieron en sus labores han experimentado condiciones como; mala relación con los empleadores, baja en las remuneraciones por turno y la no capacitación necesaria para los nuevos requerimientos de la actividad, entre otras.

Ahora bien, otro elemento importante al considerar el actual estado del movimiento portuario fue el ingreso de nuevos trabajadores a un sistema que durante décadas estaba sustentado en base a la tradición de familias portuarias. Con la incorporación de trabajadores jóvenes, muchas veces ligados a las propias empresas, y los otros factores expuestos anteriormente, se generó una fragmentación del movimiento portuario, que hoy lo tiene sin una capacidad de acción y presión real para intentar alcanzar sus demandas ante el escenario privado que hay en la actualidad y los procesos de licitación que se siguen desarrollando.

Además, hoy en día la relación puerto ciudad, que hace una década fue un elemento fundamental para concretar el denominado "Puertazo" es prácticamente inexistente. Esto, debido principalmente a las malas condiciones y a la fragmentación que le impiden hoy al movimiento ser una colectividad de peso.

Tal como expresan algunos entrevistados, en el período de bonanza del puerto de Valparaíso el trabajador portuario poseía un estatus que le permitía ser reconocido por la ciudadanía de Valparaíso. Este tenía, además, un vínculo real con diversas áreas comerciales y productivas de la ciudad. Esta estrecha relación permitía que cada ciudadano se identificara con la problemática portuaria. No obstante, la condición actual del obrero portuario, sin un trabajo estable, mal remunerado y sin un gremio potente, ha alejado a los sectores de la ciudad que antes se sentían dependientes de ellos.

En definitiva, la privatización del puerto de Valparaíso concretada en 1999, ha tenido como consecuencia fundamental la reducción, tanto en cantidad de trabajadores como en capacidad de acción, del movimiento portuario de la ciudad. "El Puertazo" de julio de 1999 se convirtió en la última ocasión en que se pudo advertir claramente un movimiento cohesionado con una estrecha relación con la ciudad y con una identidad definida en base a su cultura, memoria y comunicación. Esto, a pesar de las casi dos décadas transcurridas desde que se sentaran las bases para la transformación del puerto.

Desde entonces, dicho vínculo ha desaparecido y el movimiento portuario no ha sido capaz de reorganizarse, con lo que ha perdido su fuerza de forma gradual, a causa de las nuevas medidas tomadas en el puerto desde que éste fue privatizado. La identidad, que hasta hace una década era el motor de la colectividad, hoy es imperceptible y con el paso de los años cabe la posibilidad de que el mismo movimiento lo sea.

Bibliografía.

- ALDONEY, Gabriel. El desarrollo portuario y su relación con la ciudad. Revista Hacer Región. (2): 23- 44, Diciembre 2005.
- ARAVENA, Pablo. Trabajo, Memoria y Experiencia: Fuentes para la Historia de la modernización del Puerto de Valparaíso. Chile, Centro de Estudio Interculturales y del Patrimonio de la Universidad de Valparaíso. 2006.
- CADEMARTORI, J. (1999, 16 al 22 de julio). El “Puertazo” y la crisis del neoliberalismo. *El Siglo*. Santiago de Chile.
- FAÚNDEZ, Julio. Izquierda y democracia en Chile, 1932-1973. Chile, Ediciones BAT. 1992.
- FREEMAN, James. FREEMAN, Edward. GILBERT, Daniel. Administración. Prentice Hall Hispanoamericana. México. 1996.
- GARCÉS, Mario. Crisis Social y motines populares en el 1900. Segunda Edición. Chile, LOM Ediciones. 2003.
- GARCÍA CANCLINI, Nestor. Ideología, Cultura y Poder. Buenos Aires, Eudeba, 1995.
- GEERTZ, Clifford. La interpretación de las culturas. Duodécima Reimpresión. Barcelona, Gedisa, 2003.
- GONZÁLEZ, Claudio. Mercado laboral y transformación portuaria en Chile: el caso de Valparaíso, Programa global de formación en población y desarrollo sustentable. Santiago. Universidad de Chile, Facultad de Ciencias Sociales/ Centro de Análisis de Políticas Públicas. 1996.
- HARRIS, Marvin. Teorías sobre la cultura en la era posmoderna. Barcelona, Crítica, 2007.
- HELLRIEGEL, Don. SLOCUM, John. Comportamiento Organizacional. Thomson. México. 2004.
- HERNÁNDEZ, Roberto, FERNÁNDEZ, Carlos y BAPTISTA, Pilar. Metodología de la Investigación. Tercera Edición. México, McGraw-Hill. 2004.
- IÑIGUEZ, Lupicinio. Análisis del discurso: Manuel para las Ciencias Sociales. UOC. Barcelona. 2006.
- LARRAIN, Jorge. Modernidad e Identidad. En su: Modernidad, Razón e Identidad en América Latina. Ed. Andrés Bello. 1996
- LARRAIN, Jorge. Identidad Chilena. Santiago, Chile. LOM Ediciones. 2002.

- LECHNER, Norbert. Las sombras del mañana: La dimensión subjetiva de la política. Santiago, Chile. LOM ediciones. 2002.
- MELENDO, Maite. Comunicación e integración personal. Sal Terrae. España. 1985.
- MILOS, Pedro. Memoria Colectiva: entre la vivencia histórica y la significación. En: GARCÉS, Mario, MILOS, Pedro, OLGUÍN Myriam, PINTO, Julio, ROJAS, María Teresa y URRUTIA, Miguel. Memoria para un nuevo siglo: Chile, miradas a la segunda mitad del siglo XX. Santiago, Chile. LOM ediciones. 2000.
- MITTELMAN, James. El síndrome de la globalización: transformación y resistencia. Siglo XXI. México. 2002.
- MUÑOZ, Bravo, Moira. Tratamiento periodístico y grado de objetividad de El Mercurio de Valparaíso y la Tercera en las Informaciones sobre la licitación portuaria. *Tesis (Licenciatura en Comunicación Social)*. Viña del Mar, Chile. Universidad de Viña del Mar. 2000.
- OEHMICHEN, Cristina. Identidad, Género y Relaciones Interétnicas. Universidad Nacional Autónoma de México. México. 2005.
- PEÑA, Lorenzo. Fundamentos de la Ontología Dialéctica. Editorial siglo XXI, Madrid. 1987.
- PHILLIP, Conrad. Antropología Cultural. Madrid, McGraw-Hill, 2002.
- QUEREJAZU, Pedro. La apropiación social del patrimonio. En: Somos Patrimonio: 144 experiencias de apropiación social del patrimonio cultural y natural. Bogotá. Convenio Andrés Bello. 2003.
- REY, Germán. Un mundo encantado. En: REY, Germán. MALLARINO, Olga. ZULETA, Luis Alberto. JARAMILLO, Lino. La fiesta, la otra cara del patrimonio. Valoración de su impacto económico, cultural y social. Colombia. 2004. Convenio Andrés Bello.

Fuentes de Internet

- Acuerdo Portuario. El Mercurio de Valparaíso, Valparaíso, Chile, 15 de Febrero de 2009. Disponible en:
http://www.mercuriovalpo.cl/prontus4_noticias/antialone.html?page=http://www.mercuriovalpo.cl/cgi-bin/prontus_search.cgi?search_prontus=prontus_searchengine&search_idx=all&search_texto=acuerdo+portuario

- Biografía de Chile. *Orígenes Del Anarquismo En Chile*. [En línea]. [Fecha de consulta 15 de Octubre de 2009] Disponible en: <http://www.biografiadechile.cl/detalle.php?IdContenido=1627&IdCategoria=96&IdArea=466&TituloPagina=Historia%20de%20Chile>
- EPV reestudiará licitación del espigón región. El Mercurio de Valparaíso, Valparaíso, Chile, 1 de Octubre de 2009. Disponible en: http://www.mercuriovalpo.cl/prontus4_noticias/antialone.html?page=http://www.mercuriovalpo.cl/cgi-bin/prontus_search.cgi?search_prontus=prontus_searchengine&search_idx=all&search_texto=acuerdo+portuario
- GIMÉNEZ, Gilberto. Cultura, identidad y memoria. Materiales para una sociología de los procesos culturales en las franjas fronterizas. *Sistema de Información Científica Redalyc* [en línea]. 2009, Vol. 21. N° 41. [Fecha de consulta: 15 Septiembre 2009]. Disponible en: <http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=13604101#>
- MORENO, Salvador. Los imaginarios Sociales en la comunicación interpersonal. Disponible en: <http://www.razonypalabra.org.mx/anteriores/n25/smoreno.html>
- Portuarios reciben certificado de vigencia. El Mercurio de Valparaíso, Valparaíso, Chile, 13 de Marzo de 2009. Disponible en: http://www.mercuriovalpo.cl/prontus4_noticias/antialone.html?page=http://www.mercuriovalpo.cl/cgi-bin/prontus_search.cgi?search_prontus=prontus_searchengine&search_idx=all&search_texto=acuerdo+portuario
- RESTREPO, María y TABARES, Luis. Métodos de Investigación en educación. Disponible en: <http://www.utp.edu.co/~chumanas/revistas/revistas/rev21/restrepo.htm>
- Terminal Pacífico Sur Valparaíso. *Historia*. [En línea]. [Fecha de consulta: 15 de Noviembre 2009]. Disponible en: <http://www.tps.cl/>
- ULLOA, Víctor. *El movimiento sindical chileno del siglo XX hasta nuestros días*. [En línea]. [Fecha de consulta: 10 de agosto 2009] Disponible en: <http://www.oitchile.cl/pdf/publicaciones/ser/ser002.pdf>

ANEXOS

Entrevista 1: Avelardo Cubillos Cofré

-63 años. Trabajador activo del Puerto de Valparaíso, está a cargo de las faenas de embarque y descarga de los buques mercantes. Lleva 42 años trabajando en el puerto y durante 30 años fue dirigente sindical. Actualmente es candidato a Diputado por Valparaíso.

1) Era un sistema elaborar portuario ordenado, las organizaciones sindicales tenían una participación activa en todas las negociaciones colectivas y el reconocimiento del trabajo portuario por parte del sector privado estaba dado por la matrícula que la otorgaba la dirección del territorio marítimo y en efecto la capitanía de puerto y la gobernaciones marítimas. Eso era lo que recuerdo antes del golpe de estado.

Por supuesto, siempre nos hemos considerado de la actividad portuaria y marítima son la clave del desarrollo del país y me atrevo a decir superior a lo que es el cobre porque el sector marítimo portuario genera recurso mucho más que lo que genera el cobre, esa es la realidad.

2) Como todo proceso dictatorial el primero fue de obligación tras la bayoneta con un ordenamiento jurídico que no estaba de acuerdo con lo que los trabajadores habían conquistado durante muchos años a través de leyes, de decretos leyes, a través de convenios colectivos y fallos arbitrales de manera que fue un régimen portuario bien positivo donde el empleador tenía las de ganar en todos los aspectos.

El cambio tecnológico si bien es cierto abastecieron elementos y maquinarias modernas, en el caso de la dictadura militar, fue productos que los empresarios privados dieron la oportunidad de cómo Emporchi iban cercenando su actividades portuarias entregándoselas a los privados, por supuesto entonces que esa situación más algunos eventos que se produjeron, que desprestigiaron a la empresa portuaria, permitieron que los empresarios privados comenzaran un proceso de inversión para demostrar que durante este proceso se producía un desarrollo tecnológico, lo que era falso porque impidieron que Emporchi invirtiera en esta función.

3) Hasta antes de 25 septiembre 1981, con la dictación de la ley 18032, los sindicatos o lo trabajadores se agrupaban en sindicatos profesionales de la actividad portuaria, llámese empleado bahía que eran los supervisones y todas las

funciones de control de carga, llámese activadores que eran los que activaban y desactivan la carga en comunicación directa con los que habían, los marineros y auxiliares de bahía que hacían la maniobra de limpieza del buque y las bodegas, estaban los embaladores que eran los encargados de recomponer la carga que venía deteriorada o dañada, estaban los guachinames que eran los encargados de ver la mercadería para que no hayan robos en gran escala. Eso era antes del 25 de sept, y cada sindicato por puerto, en el caso de los empleados habían, por ejemplo habían 12 sindicatos por puerto, de arica a punta arena, y estos estaban agrupada en una federación de empleados de bahía, y esta estaba agrupada en una confederación donde participaban todos los demás gremios del sector, o sea estaba la federación de empleados de bahía, federación de activadores, federación de embaladores, federación de marineros y auxiliares de bahía, federación de guachimanes, lo cierto es que la federación estaba realmente constituida y cada uno cumplía su rol protagónico en términos de la organización base, intermedia y superior. Hoy día, esto es un total caos, en solamente en valpo que existe mas de 30 sindicatos que se van formando en medida que los empleadores le otorgan a ese dirigente o a ese grupo de trabajadores le otorgan un beneficio de trabajo. Es imposible tanto para los trabajadores contratados o eventuales, llegar a ser una real negociación convenio colectiva porque están todos atomizados.

4) y 5) Yo quiero señalar que fui discípulo de Tucapel Jiménez, en ese entonces como dirigente sindical, de manera que fui un activo participante de las propuestas de los trabajadores chilenos le plantearon en su momento a los partidos de la concertación, e incluso planteamos tres puntos importante. El primero fue el pacto social, que se alcanzó a firmar con los empleadores, empresarios cristianos, segundo planteamos que el famosos plan laboral debía de ser cambiado para que los trabajadores pudieran negociar colectivamente por área de actividad, tercero fuimos críticos al sistema previsional de la AFP que eran un robo despoblado a los empleadores, planteábamos una nueva constitución, esas fueron los planeamiento de los trabajadores hasta antes del plebiscito del no, en el cual yo fui parte de recibir en Valpo a 15 dirigente sindicales de nivel intencional que venían a ver si el no iba a venir a triunfar en el plebiscito, lamentablemente después del no los partidos de la concertación viraron en 180 grados y empezaron a defender todo lo que habían criticado a la dictadura militar, de manera que las expectativa que teníamos al principio de estas pseudo democracia era de hacer cambios de fondo a lo que la dictadura había planteando en contra a los trabajadores, hoy día

llevamos 20 años en que simplemente los gobiernos de la concertación han administrado un sistema económico ladino y crudo para los trabajadores en beneficio de los grandes grupos económicos.

6) No mejoraba en nada, al contrario, se siguió trabajando como había sido costumbre en la dictadura militar como he señalado los empleadores ya entregado los beneficios de trabajador en el puerto a la disponibilidad de recursos comenzaron a invertir y agilizar las faenas, en el fondo salvo las grúas que se han instalado en el puerto, todo fue instalado por el estado, recordemos que la licitación de los puertos se invierten más de 600 millones de dólares para dejar la infraestructura portuaria adecuada para que los licitadores llegaran a sentarse a la mesa e instalaran sus maquinarias, de hecho el Terminal pacifico sur a invertido 65 millones de dólares en estas maquinarias, cabe recordar que Emporchi le entregaba al gobierno 5 millones de dólares, o sea el tiempo que lleva el pps funcionando demás podría haber invertido y no haber permitido que el sistema inmune operador se haya instalado en el puerto chilenos.

7) Por tres razones, primero los gobiernos de la concertación no dictaron una ley de puerto, o sea se puso la carreta antes de los bulles, porque nosotros entendemos a los trabajadores que ante de privatizar tienen que haber leyes más claras para quienes licitan los puertos. Segundo sabemos que la privatización crea cesantía, porque los empleadores privados quieren reducir costo a lo máximo posible y eso va en desmedro de los trabajadores, e incluso más va en desmedro de sus propias remuneraciones, lo hemos demostrado anteriormente. Tercero la privatización no da a conocer las reglas de la licitación, a tal punto que hoy día la ciudadanía en general no hemos conocido de que forma las reglas están operando en el puerto de Valpo. Hoy día el TPS viola el código de trabajo, la ley de seguridad en las faenas portuario, no trabaja con personal portuario personal especialidad, o sea hace lo que quiere.

He seguido muy de cerca por ser dirigente sindical, nosotros venimos planteando la privatización porque lo conocemos de otros países como afectan a los trabajadores portuarios, yo he participado por más de 15 años en congreso en seminario y congreso de de la federación internacional de los trabajadores del transporte IPF que tiene su sede en Londres y vinculado a tripulantes y oficiales mercantes he conocido de cerca estas leyes de privatización o como le llaman ley de modernización de los puertos, pero a quedado claro que nosotros hemos tenido

la razón y no hay ninguna solución al respecto, cuando se licitó esta ley estuvo en el congreso y vi como algunos parlamentarios progresistas apoyaron la licitación.

8) Como siempre hemos cometido errores de organización y en términos en conjunto lo que queríamos para el sector tanto como los emperadores y el gobierno nos dividieron, nos deterioramos en cuanto a manifestaron nuestro rechazo y eso nos llevo actuar tardíamente y nos hemos acostumbrado a continuar en dictadura, es cierto que este puso orden a través de la bayoneta, los gobiernos de la concertación han puesto sutilmente una dictadura del acuerdo de la incondicionalidad de lo que están planteando, lo que los trabajadores están divididas y es difícil que sigamos actuando en conjunto, lo que en justicia los trabajadores portuarios se merecen.

9) Era dirigente sindical y me pareció una actividad de protesta importante, si bien es cierto ha sido contrario a la violencia, pero lamentablemente en este país a sido ya es doctrina para que los escuchen o por lo menos se sientan a conversar con los parlamentarios o gobierno de empleadores hay que crear la instancia de violencia para que nos puedan oír en todo caso esta situación fue importante pero no a causado los efectos esperado los trabajadores portuarios.

10) a. Hoy día todos sabemos que los puertos deben instalar grúas grantri que permiten la movilización de los contenedores que son aparatos metálicos que transportan carga en su interior, se necesitan grúas con mayor capacidad de tonelaje para poder movilizar, pero el tema de fondo en esto pasa porque el trabajo se normalice en términos de contrarios de trabajo tanto a los contratados como a los eventual, en ese sentido la diferencia esta evidente porque están llegando naves porta contender de mayor calado, es lo más importante.

11) b. Es la falta que tienen los empleadores para cumplir las leyes laborales, la seguridad en el puerto es bastante precaria y no se escuchan a los trabajadores cuando se presentan actividad que pudieran provocar accidentes de trabajo, todos lo saben que tenemos en el sector dos a tres muertes, producto de la ineficiencia de los empleadores de crear rapidez en las faenas pero en el fondo son medidas riesgosas y que van provocando actividades peligrosas para los trabajadores portuarios, además existe una especie de de un número determinado de trabajadores que son incondicionales a la empresa y que trabajan constantemente y que dejan en desmedro de trabajo a la gran mayor a de los trabajadores

portuarios que tienen los requisitos para cumplir. El empleador ha creído que todo es ellos y no escucha a nadie.

Entrevista 2: Juan Díaz Eshima

-50 años. Presidente del Sindicato Trabajadores Portuarios Espigón Terminal 2. Entró el 78 y salió el 81. Volvió al Puerto en 1998.

1) En esos tiempos se requería harta mano de obra, había hartos trabajadores dentro del Puerto se veía mucha gente de hecho los buques cuando se hablaba de cuadrilla se respetaba la cuadrilla, cierto que tenían que estar los cuatro abajo y los cuatro arriba recibiendo solamente lo que es carga, después viene la especialidades, lo que son los estibadores que trabajaban en la bodega del buque, después tenías los marinos que abrían las bodegas de los buques y las cerraban, entonces había toda una especialidad y diferentes sindicatos se agrupaban en base a su especialidad, los embaladores eran los que reparaban la mercadería que recibiera algún daño, los guachimanes eran los cuidadores dentro de los recintos portuarios todo tenía su especialidad y sus sindicatos como corresponde. Dentro de eso había una gran gama de gente y el mismo trabajo lo requería era más generalizado.

Totalmente, de hecho el trabajo lo daba, si hoy día eso se puede recuperar siempre que se recuperen las nombradas, lo que pasa es que antiguamente el trabajador se sentía importante y se apegaba mucho a su organización sindical, porque su organización sindical era la que le daba su fuente laboral en otras palabras, entonces las compañías eran las que pedían la cantidad de trabajadores a los sindicatos de acuerdo a su especialidad, entonces las organizaciones sindicales veían que en ese tiempo igual era transparente, obviamente había un respeto de acuerdo a las categorías que hubiera dentro de los sindicatos, el de planta, el suplente, el preferencial y el hijo de socio, se respetaba eso, porque eso te lo iba dando la antigüedad a ti a medida que ibas entrando a las organizaciones ibas ocupando un sitio dentro de lo que es el puerto mismo. Entonces el trabajador se sentía integrado dentro de lo que es el mismo puerto, ahora obviamente que se sentía importante el trabajador porque también se sabía que cuando el trabajador se movía se movía, cuando había que hacer una movilización por conseguir algún beneficio los sindicatos se unían rápidamente por conseguir algún beneficio y se paraba todo y se hacía el movimiento.

Lo que yo te puedo decir en base a lo que dicen los trabajadores obviamente que era mejor. Los trabajadores portuarios prácticamente movían Valparaíso, no se podía hablar de la gente que estaba inscrita en los sindicatos sino que también los pincheros que llegaban, la gente de los cerros, como en mi caso.

Había trabajo para todos, lo que había se repartía eso era lo bonito que ocurría aquí en Valparaíso. Se sentían importantísimos porque ellos mantenían el puerto parado, ahí ganaba el almacenero de la esquina, ganaba el micrero, los negocios de barrio ganaban con los portuarios, los portuarios tenían parado Valparaíso. Así que obviamente que se sentían importante dentro del sector como de ser porteño mismo.

2) Uno de los primeros cambios que hubo fue que metieron la división de los trabajadores, metieron la mano en la división, en qué sentido, en que las empresas empezaron a captar su propia gente y a pedirles sus matrículas que era lo que les permitía el ingreso al puerto, lo que demostraba su antigüedad, era un orgullo para los trabajadores, como que después los obligaron prácticamente, unos por plata y otros a venderla. Pero donde se notó fue donde que permitieron que las empresas contrataran a su propia gente, después de los sindicatos. Entonces que paso que el que empezó a ser contratado por las empresas se sentía más alto que él no lo estaba, que él que pertenecía a la organización sindical, se sentía como más importante. Ahí hubo una división.

Las empresas empezaron a tener a su propia gente y ahí empezó lo que tenemos malo los seres humanos que es sentirse superior a otro, entonces justamente los contratados por ciertas empresas se sentían superiores al otro personal.

No había grandes cambios dentro del mismo puerto, sino que eso lo traían los mismos buques que llegaban de fuera. Así que eso era más o menos.

3) Todo partió dentro de esta división que hubo dentro de los trabajadores, al haber esta división los debilitó, entonces el trabajador al estar debilitado porque tenías una contraparte de trabajadores, fuera de eso tenías las Fuerzas Armadas dentro del Puerto, entonces ya no era, al haber cualquier represión en el Puerto lo apagaban antes de que se iniciara prácticamente, porque se usaba mucho igual el sapo que todavía queda, dentro de eso que sucedió cierto debilitaron las organizaciones sindicales, fue una mano más de espía, de no poder dejarlo actuar, en esos tiempo que estaban estos señores.

4) Siempre lo que han querido las organizaciones sindicales es volver a lo que se había perdido con la Dictadura y yo pienso de que todo trabajador no solamente portuario quiso o ha querido recuperar lo que teníamos antes de llegar a la dictadura, porque los trabajadores han perdido todas sus demandas y todos los logros que teníamos con Salvador Allende se perdieron con la dictadura, nosotros queríamos recuperar lo que teníamos antes.

5) Correcto pero fue pura desgracia, pensado de que podía ser, cuando llego la democracia y entre comillas porque nosotros pensamos que para ser democracia plena falta mucho todavía a dejado mucho que dejar la concertación y en base a esto pensamos de que sí podía haber una solución pero para peor porque que pasó después apareció don Eduardo Frei, prácticamente entregando los puertos a los privados y sin alguna regulación tan básico como que existiera una Ley de Puerto donde se abarcara todo y principalmente a los trabajadores lo que hoy no existe, una de las cosas que nosotros perdimos fue justamente eso lo de ir perdiendo nuestra fuente laboral de a poco también perdimos nuestros puertos porque empezaron a pasar a manos privadas y eso fue justamente con los gobiernos de la Concertación bajo el mando de Frei que hoy nuevamente quiere tomarse el poder, y no sé si ustedes han escuchado el discurso viene con un discurso totalmente ajeno de NO a la privatización, o sea, viene a arreglar las cagas que se mandó antes.

6) No era los mismo, no varió en nada, y empeoraron como te digo porque en eso al final al llegar los privados al poder dentro de lo que es las empresas y hacer lo que quieren con los trabajadores te limitan los sueldos principalmente, cuando están los trabajos en manos de los empresarios ellos manejan también la situación de quien puede trabajar contigo, se pierde lo que existía antes de seguir una norma que de acuerdo a tu orden de llegada y tu antigüedad en tu sindicato tu salías a trabajar, ahí empezaron a salir lo que se llaman las “madres” que son los sapos, los preferidos, los sobrinos y familiares y los portuarios fueron llegando de lado y fue llegando gente que no era portuaria al sistema de trabajo y solamente por las cuñas o el parentesco que pudiesen tener con alguien.

Con la concertación pasaron muchas cosas malas, y lamentablemente el gobierno se presta para eso y todavía se sigue prestando, entonces cuando fue el asunto de la licitación primero hubo una pésima negociación para los trabajadores y ahí tienen mucha responsabilidad los dirigentes que desgraciadamente muchos

todavía están, pero de papel porque están ahí porque al gobierno le conviene que estén y a los empresarios también. En ese minuto lo que se perdió fue más que nada la lucha, porque se dio una lucha pero manejada, los trabajadores pasamos a ser tontos útiles de esta gente, porque al fin y al cabo fue dar una desvinculación del sector con una cantidad de dinero como 8 millones de pesos en el sentido para que formara una microempresa, pero cuando ya te llegaba esa plata tú ya estabas sin trabajo, yo lo doy firmado que antes de que llegara esa plata el 90% de los trabajadores ya tenía en deuda el 50% y después más encima como trabajador portuario antiguo acostumbrado a ganar sus buenas lucas y con verse con plata yo creo que muchos hicieron eso que se hacía antiguamente que se cerraban los bares para los portuarios, entonces la plata se les fue por entremedio de los dedos, entonces ese trabajador quedó tan abandonado que perdió su fuente laboral, perdió su trabajo y con eso perdió su dignidad, uno mismo vio cuantos compañeros pidiendo 100 pesos para la micro o por último para pasar las penas tomándose un vaso de vino tinto. Entonces esa es una de las cosas que pasó con esta licitación que fue muy mal manejado por esos dirigentes y también por el gobierno.

Con Aylwin no hubo grandes cambios, porque con Aylwin era un gobierno que no era ni chicha ni limonada porque era un gobierno para mantener el país tranquilo, siempre con el temor de que no fueran a volver las Fuerzas Armadas, a nivel nacional y laboral no hubo grandes cambios. Se veía que era un gobierno así como con miedo, todo el país lo veía así de que cualquier caga que se mandara iba a volver la dictadura. Con Frei empezaron a ver decisiones erróneas en todo caso pero decisiones al fin y al cabo. Para nosotros Frei nos hizo un gran daño.

7) Hoy día nuevamente vendría la licitación en lo queda que vendría siendo el Espigón 2 y el proyecto que hay es del Muelle Prat hasta la Plaza Victoria y se van a ganar 19 hectáreas y ese va a ser un puerto que vendría a ser el terminal 2 que inclusive preparado para recibir naves de mayor calado que tiene el TPS, porque en este otro hay mucha más profundidad. Dentro de lo que quedó después de la licitación nos quedó la mala experiencia de que sea Monooperador, de que quede en manos de una sola persona, nosotros pensamos que esto ahora ni siquiera debería ser licitado sino que el Estado debiera invertir y si son 400 o 500 millones que pongan los millones, que si tiene que haber tecnología que sea de las diferentes empresas que operen este terminal, no que quede en manos de una y lo otro que los trabajadores no se preocupen de que si no se licita que quede en

manos del estado no va a haber desvinculación, porque hay mucha gente que se quiere ir del sector, el hecho de que se licite o lo tome el gobierno e invierta igual traería nueva tecnología, por lo tanto igual va a haber una desvinculación, igual con más tecnología va a haber menos manos de obra, por lo tanto igual hay trabajadores que van a tener que desvincularse del sector.

8) Resulta de que no todos estaban en contra había un sector que también estaba de acuerdo y dentro de eso se producen las divisiones entre los que quieren y los que no quieren porque aquí lo que pasó fue que en 1999 negociaron cierta cantidad de dirigentes, entonces estos mismos dirigentes les volvió el hambre y dijeron esta es la nuestra de nuevo y de hecho el gobierno y las mismas empresas se han prestado para eso porque hoy día si tu vez el acuerdo vas a ver a los mismos que firmaron en el 99, son los mismos pasteles, dentro de esto lo que nosotros estamos reclamando que existe algo que no debiera existir, en este minuto con quien se está negociando, se está negociando con gente del Terminal Pacífico Sur que es del Puerto ya licitado y privado, no se está negociando con gente del espigón.

La reacción que hubo, porque esto se mantenía pa callao, esto se mantuvo así por bastante tiempo, lo primero que hicieron los que estaban en contra fue informar a la gente de lo que se venía que se preparaba para lo que se venía, y el grupo que estaba a favor les decía que no se preocupara que esto no se venía. Siempre hubo dos fuerzas, una que quería informar a la gente de lo que se venía y otro apaciguarlo. ¡Ah! pero estamos hablando del 99, yo estaba confundido y pensaba en la segunda que se viene.

Ahí hubo grandes movimientos, yo llegué de vuelta el 98 pero siempre supe lo que pasaba porque tengo hartos conocidos en el puerto. Dentro de eso, empezaron a organizarse grandes movimientos, ahí empezó a formarse la unión e inclusive se produjo tanta unión que estaban falto de líder y aquí llegó Walter Astorga y nunca fue portuario, entonces llegó un líder que fuera para poder unir a los sectores y que hubiera un movimiento que ahí se formó una Coordinadora donde se reunió a todos los trabajadores y fue una lucha, lo bueno es que fue una lucha que se dio dentro del Puerto, los buques tomados inclusive, ahora dentro de eso las reacciones que hubo, dentro de todo esto lo que yo siempre he dicho y mantengo es que esos dirigentes utilizaron a la gente les vieron como tontos, porque a sabiendas de lo que ya estaban negociando que ya tenían bajo cuerda en donde

muchos dirigentes que veían esto que se venía, unos las continuaron y otros la siguieron la gente llevaron una lucha que prácticamente ellos ya la tenían vendida.

9) La verdad de las cosas es que yo ahí estaba recién llegado, así que mayormente yo no participe, yo llegué a COSEM así que fui uno más no más, no fui parte de la organización, el asunto está de aquí esta de que pasó algo muy relacionado a lo que fue 1903, lo que pasa acá primero es que había una muy buena organización y la gente estaba prendida con lo que se venía al puerto, Valparaíso siempre ha querido hartos su puerto, al sector portuario, porque quien no tiene un familiar o un conocido que sea portuario y justamente lo que se vio ahí es que el trabajador iba a quedar cesante, entonces se unieron lo que yo te digo en ese sentido el portuario le da vida al Puerto, aunque ya es muy poco lo que queda, le daba vida al negocio de la esquina, al panadero, al que te vende con un cuaderno, entonces mucha gente se le unió a los trabajadores a lo que fue el "Puertazo", dentro del mismo barrio, ahí participó mucho lo que fue el mismo barrio Serrano, acuérdesese que se ponían banderas negras, estaba todo embanderado en negro, por el mismo hecho de apoyo a estas manifestaciones de lo que se venía que era la cesantía y no se equivocaban.

10) a. y 11) b. No totalmente diferente, primero que nada el trabajo se hacía con la gente que tenía que estar, hoy en día el trabajo se hace con el mínimo de gente, por eso también que se produce tanto accidente ahora dentro de estos mismos cambios el mismo trato lo que ha sembrado las empresas privadas que es la cizaña siempre está en mantener a los trabajadores divididos, y ahí está el dicho "Dividir para Gobernar". Entonces esa es una de las cosas principales, el mismo trato de jefatura a trabajador a cambiado mucho, antiguamente un trabajador se hacía respetar. Más que nada el tipo de convivencia que se mantiene, en el puerto privado de TPS los trabajadores portuarios le dicen "Villa Baviera".

12) c. Antiguamente habían dirigentes que realmente eran preocupados por su gente y había una unión, independiente de que hubieran sindicatos por especialidades, igual había una unión, yo encuentro de que antes estaban más afiatados ante cualquier problema que viniera hacia los trabajadores, y hoy día no es así, hoy día prácticamente ya no quedan organizaciones sindicales por especialidad, ahora el calificativo que se le da a todos es trabajador portuario y el trabajador portuario en ese sentido tiene que ser multioperador, no sólo tiene que hacer una función sino que hace varias, antiguamente usted iba sólo para lo que

era nombrado, ahora los contratados hacen de todo, todavía queda algo de que el trabajador se hace respetar que es para el trabajador eventual que se respeta que tu vas a para eso y haces lo que te corresponde.

Ahora hay mucha desunión y existe por ciertos personajes, porque no es la clase trabajadora sino que me refiero al trabajador que está en la cúpula. Hay trabajadores que hoy están vendidos al empresario y ese es el gran problema que hay. Entonces cualquier trabajador que se salga de esa línea es castigado. Entonces nunca se van a movilizar por miedo a perder el trabajo, aunque yo siempre he dicho que Valparaíso es una olla a presión, cualquier minuto ese trabajador se va a dar cuenta de que está siendo utilizado y mal utilizado.

13) d. La unión entre la ciudad y el trabajador portuario existe pero muy poca, porque si usted ve el año pasado se hizo un nuevo “Puertazo” donde yo ahora sí participé en la organización, donde participaron varias organizaciones, pero si echo de menos a los pobladores, ahí se vio que la población no estuvo, no así cuando hablamos del movimiento de 1903 o el “Puertazo” del 99, entonces se vio dentro de eso en ese tiempo que se integraba la familia y todos, eso hoy día en este minuto no está bien afiatado y yo creo que es por la crisis que están pasando los portuarios, antiguamente se podía decir que el trabajador portuario la llevaba, ahora no es así. Hoy día se podía decir que el trabajador portuario está pasando hasta miseria, lo que no se veía antes y por eso ahora al almacenero de la esquina le importa un pucho de que el trabajador portuario este o no con pega, porque el trabajador portuario no es quien ahora mueve la ciudad, como era antiguamente.

Entrevista 3: Guillermo Benítez Ríos

- 58 años. Trabaja desde 1978 en el Puerto de Valparaíso. Trabajó para EMPORCHI y hoy trabaja en ULTRAPORT. Su cargo es Operador de tracto de camión.

1) Lo recuerdo de muy buena forma, porque EMPORCHI era como todos sabemos una muy buena empresa para todos. Yo entré ahí el año 78 y estando los militares al mando del país en el año 81 cambiaron la ley, entonces ahí se puso muy malo. Cambiaron la ley ellos, lógicamente a favor de los empresarios y los trabajadores portuarios nos fuimos a un hoyo prácticamente, nos quitaron todo, todas las garantías que teníamos, todo lo que habíamos logrado sindicalmente y nos

dejaron desvalidos. Y ahí comenzó el nuevo sistema, en el que estamos viviendo ahora, que es deplorable, se han hecho un montón de leyes que van en contra del trabajador y hemos sufrido mucho todos estos años, con todas esas leyes que han sacado esos señores, que no sé porqué no las han cambiado, ya que son leyes hechas por el Gobierno Militar y los políticos de hoy no han sido capaces o no han querido cambiarlas. En estos momentos hemos sufrido lo indecible, porque después nos metieron la privatización de los puertos el año 99, que ese fue otro golpe bajo que nos dieron y además que fue con engaños. Yo soy uno de los perjudicados, con todo el tiempo que llevaba yo en el puerto me correspondía el beneficio que se logró. Pero por muchas manos brujas que hubo por parte de los dirigentes y los funcionarios del ministerio del transporte a mí me dejaron fuera de ese beneficio. Ha habido una serie de apelaciones, hasta el día de hoy no he tenido ninguna respuesta.

Nos sentíamos importantes, lógico. Como usted debe saber, los puertos dan muy buenos frutos económicos al país, entonces nosotros al estar involucrados a estas empresas trabajamos lo mejor posible. La verdad yo no sé porqué se privatizaron estas empresas, porque los frutos económicos que dan son muy buenos y ellos la privatizaron y entregaron todo a capitales extranjeros. La inversión que hicieron esas empresas ya se recuperó, está todo pagado y ahora sólo tienen ganancias. Yo no me explicó por qué el Estado entregó eso.

2) El trabajo en sí en la dictadura, había mucha mano de obra y era muy comfortable trabajar ahí. Se ganaba mucha plata lógicamente y después que cambiaron la ley, los sueldos quedaron bajísimos y bajó también la cantidad de gente que debía trabajar, o sea, la función que cumplían 10 compañeros, después la hacían 5. Nos explotaban de forma increíble y si no te gustaba te ibas, total hay muchos afuera esperando, dispuestos a hacer cualquier cosa por trabajar.

Cuando esto pasó a manos privados, hubo cambios tecnológicos importantes, que yo creo que el Estado también pudo haberlo hecho. Y nos afectó de forma increíble, da no sé qué recordarlo, da mucha pena recordarlo (se emociona al recordar el pasado). Yo veo que no va a tener solución, porque estamos viviendo en el tiempo donde el dinero prima, a cualquier costo, donde no interesan las personas, a ellos les interesa sólo lo que van a ganar y no como van a trabajar estas personas en el puerto. Sólo les interesa que tú rindas, si no rindes te vas. Y hay amenazas, siempre estamos trabajando muy presionados, demasiado y eso me da mucha pena... la verdad yo no soy el único perjudicado, son muchos.

Todos los que estamos trabajando actualmente estamos muy presionados y el dinero que se gana no tiene nada que ver con el que se ganaba antes y ellos siguen ganando lo mismo y más.

3) Cuando ellos cambiaron la ley, le quitaron toda la fuerza a los sindicatos. Además que después que comenzó a avanzar este nuevo cambio no hallaron nada mejor estos señores que empezar a comprar a los dirigentes, por tanto no hay modo de presionarlos. En estos momentos en Valparaíso no hay protestas prácticamente, porque los dirigentes están comprados, tienen su sueldo aparte, ellos hacen lo que quieren, prácticamente el compromiso con los empresarios es no meter bulla por nada, no pedir aumento de sueldo ni ninguna otra garantía, porque los dirigentes que pueden hacer eso están involucrados con ellos.

4) Ese fue un engaño para todos los chilenos. Cuando llegó la democracia dijimos aquí cambió la cosa, ¡Viene la Alegría! como se decía y no fue así, como yo decía anteriormente las leyes no han cambiado, seguimos regidos por las leyes del gobierno militar.

5) No pensamos que íbamos a volver a lo que era antes, lógicamente, pero sí iban a ser un poco más flexibles, que íbamos a volver a retomar los movimientos que teníamos, en los cuáles se lograban algunas cosas, pero nos dimos cuenta que no se logró, que esto sigue igual hasta ahora. Las expectativas no se cumplieron para nada.

6) Seguíamos siendo igual de explotados. Se privatizó el puerto y comenzaron a despedir gente a echarlos para la calle, a no nombrarlos, los sindicatos antiguamente tenían ellos las nombradas, o sea, te llaman cuando ellos quieren, el 90% de los portuarios hoy en día es eventual. Por lo tanto, las oficinas te nombran cuando quieren y los sindicatos no tienen pito que tocar.

7) Al privatizar el puerto iba a bajar mucho la nombrada de la gente, lo que antes hacían 10 personas ahora lo hacen 5 y es el mismo trabajo, o sea, que tú tienes que trabajar el doble para lograr hacer el trabajo que antes se hacía con 10. Nosotros sabíamos que esto venía, entonces por eso nos oponíamos, pero el dinero tiene más fuerza que nada.

8) Con grandes protestas. En ese tiempo las empresas no compraban dirigentes. Por lo tanto, en ese momento los dirigentes estaban unidos y éramos uno solo. Eran grandes protestas, terribles, paralizamos Valparaíso. En el sector de aquí del puerto no circulaba nadie, porque quedaba la grande. Teníamos el apoyo de los estudiantes y de otros sectores importantes.

9) Bueno yo pertenecía a un sindicato y la idea de los dirigentes era que todos debíamos participar en esa movilización y yo incluso estuve detenido. Durante una de las tantas movilizaciones fui detenido y no se lo soy a nadie, porque sufrí mucho maltrato por parte de Carabineros, pero que había que estar, era el momento de demostrar la inquietud y el descontento. Tú sabes que aquí en Chile la única manera de lograr algo es saliendo a la Calle.

10) a. Antiguamente no estaba la tecnología de ahora, es por eso que también trabajaba más gente. La gran diferencia que veo es la presión con la que uno trabaja, si tu trabajo no es casi perfecto, o sea lo que ellos quieren tú no sirves y si tú no sirves no te vuelven a llamar. Antes el trabajo era más grato, había más comunicación con tu jefe, en tu oficina, te respetaban, tus inquietudes eran escuchadas y se llegaba a un acuerdo, pero eso ahora no existe.

11) b. Estas empresas nuevas están muy preocupadas de la seguridad, pero no la respetan. Ellos pagan un seguro, porque si uno se accidenta ellos tienen que pagar un seguro. Entonces ellos te exigen mucha seguridad, pero si tú te paras donde se hace el trabajo, ellos como empresa violan las normas de seguridad. Te exigen que tengas mucho cuidado, que no pases debajo de los container, pero ellos con esas grúas que tienen pasan con los container con 30 toneladas por encima de ti, en el caso mío por el camión que yo estoy trabajando y tú no puedes reclamar.

12) c. Éramos muy unidos, no existía eso de la compra de dirigentes. Después del cambio de la ley cambió todo. Ahora hay diferencias entre los sindicatos, de hecho acá hay dos Federaciones de Trabajadores Portuarios, cosa que no debería pasar, lo que pasa es que en una de esas los dirigentes están comprados. La otra federación defiende nuestros intereses, entonces ahí está la disyuntiva, eso es lo que le gusta al empresario, que el trabajador esté desunido, porqué así no llegamos nunca a acuerdos. Cuando algunos hacen paro, los otros deciden trabajar, entonces así no logramos nada.

13) d. Valparaíso es una ciudad portuaria. Aunque la ciudadanía no se involucra mucho, sabiendo que la única industria que hay acá es el Puerto y que deja buenos dividendos. Mucha gente se ha dado cuenta que Valparaíso hay que protegerlo, que la industria portuaria es buena, pero son los menos. Si la ciudad de Valparaíso se involucrara realmente en esto sería diferente, las autoridades tomarían cartas en el asunto y se lograrían mucho más cosas y ciertas ganancias de los puertos podrían quedar en la ciudad, entonces la ciudadanía también tiene que involucrarse. Antes se involucraban mucho más, porque había mucha gente que trabajaba en el Puerto, entonces la gente estaba interiorizada de lo que pasaba en el Puerto.

En este momento lo único que yo quiero es irme de ahí, salirme del puerto porque ya estoy aburrido, con el sistema de terceros turnos, domingos y festivos. Yo no puedo programar nada con mi familia, porque estoy trabajando todos los fines de semana, también trabajo en la noche, por lo que el otro día está prácticamente perdido, porque se duerme de día. Yo comencé con el sistema de terceros turno en el 81 cuando se cambió la ley.

Entrevista 4: Heraldo Valdebenito Pérez

-50 años. Trabaja en el Puerto de Valparaíso desde 1978 hasta hoy. Actualmente es Presidente del Sindicato Marineros Auxiliares de Bahía. Es operador de grúas sobre cubiertas de nave.

1) Antes del Golpe de Estado, yo era muy chico, yo llegué al Puerto cuando el trabajo era regulado por el régimen militar, yo llegué el año 78. Se trabajaba con mucha gente y se trabajaba por sindicatos, aquí habían 4 sindicatos que trabajaban en el sistema portuario, eran los Estibadores, Marineros de Bahía, Empleados de bahía y Embaladores. La pega que se hacía cuando llegué yo al sindicato de marineros, era reemplazar a la tripulación, a los marineros que navegaban 30 días de Europa a Chile, para nosotros subir de las naves y preparar las maniobras de los buques y dejarlo en condiciones para que el estibador trabajara, era un reemplazo de marinero, eso fue así hasta el 81, en ese tiempo se respetaba a los sindicatos, se pedía la gente a los sindicatos, estibadores tenía su gente, empleados de bahía tenía su gente, marineros tenía su gente y trabajábamos con cuadrillas completas, eso era más o menos el trabajo en ese tiempo. Había otro tipo de buque, con distintos tipo de maniobras y había harto

trabajo porque eran cuadrillas grandes. Sí, no es que se ganara más plata, si no es que trabajábamos directamente con la compañía, en ese tiempo, antes del 81 se trabajaba directamente con la compañía, la compañía no tenía intermediarios, entonces se respetaba el valor internacional o algunos convenios internacionales, por eso se decía que se ganaba mucha plata, pero no porque era el mismo valor que se le pagaba a un trabajador en cualquier otra parte del mundo.

2) Lo que nos hablaban nuestros padres en ese tiempo (familia portuaria) es que ya los convenios no se estaban respetando, el trato al trabajador era más fuerte, ellos trabajaban en un principio, en el 73 trabajaron con la ametralladora al lado, los buques custodiados con gente de las fuerzas especiales y marinos, la Armada resguardaba esto y cualquier cosa que uno pudiera hacer daño pasaba por ellos el castigo.

Del tiempo de los convenios del 81 llegaban buques de tercera categoría a Sudamérica, no podían entrar buques con tecnología más avanzada y el país no tenía tecnología para poder atender esos buques y tampoco las organizaciones sindicales con el gobierno no se pusieron de acuerdo para poder negociar ese tipo de buque y poder trabajar, entonces ahí se armaba un conflicto entre los trabajadores y las agencias navieras, porque ya habían buques más modernos afuera, pero aquí a Chile no llegaban. Pero sí empezaron haber cambios, empezó a llegar el container de 10 pies en el año 78 más o menos, que empezó a afectar la clase del trabajador porque era otro tipo de tecnología, el contenedor ya estaba hace muchos años afuera, pero por convenios internacionales no se podía usar aquí, ya estaba el container afuera. Nunca se llegó a un acuerdo con los dirigentes para poder aceptar esa tecnología, al trabajador nunca le dijeron viene una tecnología nueva, solamente esperaron que llegara y chao no más. Esto fue hasta el 81, después del 81 hubo un cambio, hubo una ley la 18.032 que se le quitó toda la matrícula y se perdieron todos los convenios internacionales de las organizaciones sindicales. Se impuso una nueva tecnología, empezó a llegar otro tipo de buque, con otro tipo de mecanismo más hidráulico y otro tipo de carga en contenedores, ahí empezaron achicarse las cuadrillas y ya no hubo más convenios con los sindicatos.

3) Desde el 81 los sindicatos ya no habían más convenios, entonces todo trabajador ya empezó a ser trabajador portuario, la empresa no quiso pedir más a los sindicatos sino ellos pedían a la gente que querían y ya no se hacía a través

de los sindicatos. Entonces ya cualquiera podía entrar a trabajar, no había más control, solamente entraban con los carnet de identidad, hubieron cualquier cantidad de accidentes, al menos yo vi hartos accidentes porque entró gente sin experiencia. Del 23 de setiembre al 82 hubo una cantidad de accidentes.

En general, después del 81, cuando ya hubo el quiebre de los sindicatos, hubo un quiebre porque hubieron dos gremios, o dos federaciones que no estaban de acuerdo con los cambios y se quebraron. Cada cual busco su rumbo distinto, en tratar de negociar el distintas formas.

La ley desunió mucho, cada uno trató de negociar a su manera y algunas compañías pedían solamente a los sindicatos de marinos, en ese tiempo había como 20 compañías navieras, y traían dos o cuatro buques semanales, imagínate que había trabajo, 20 compañías y había 6 sitios, 7 sitios. Se veían 14 o 15 buques, se veía una bahía con harto buque afuera esperando sitio. Desde el 81 se formaron las empresas chicas, la Sudamericana al tiro formó COSEM, se formaron sucursales de la empresa y de ahí en el 81 se implantó el valor turno, entonces bajó mucho el sueldo, del 100% que uno ganaba le quitaron al tiro como el 75% del sueldo, con un valor turno muy bajo, pero cómo había que seguir trabajando, y los viejitos que les quitaron las matrículas ya se habían ido, quedamos nosotros, pero quedamos con un valor turno fijo y ya no trabajábamos directamente con la compañía, ellos pusieron anexos. Sí hubo un quiebre de las organizaciones sindicales, de ese año que quedaron los quiebres.

4) La expectativa que teníamos nosotros como trabajadores es que hubiera un respeto hacia mi persona, de los empresarios hacia uno y del gobierno también hacia uno. Pero no se llevó a cabo, los empresarios no quieren nada con las organizaciones sindicales. La organización que represento yo tiene 57 años de existencia y todavía seguimos la hemos tratado de mantener, sigue el puro nombre porque ahora todos somos trabajadores portuarios.

5) Todos pensábamos que con la concertación iba a ser mejor, firmamos muchos acuerdo con los ex presidentes, hasta con Frei firmamos un acuerdo que necesitábamos una ley de puerto y no se cumplieron. No hemos cumplido la meta. No se cumplieron las expectativas. No hemos logrado los acuerdos, nosotros queríamos principalmente una ley de Puerto para regular las labores portuarias, como dotación de cuadrillas, seguridad, los valores.

6) Mira el trabajo portuario es un trabajo bonito porque es un trabajo que no era rutinario, tú trabajabas con distintos compañeros en distintos días, distintas cuadrillas, aunque sean distintos sindicatos igual conversabas, echabas tu talla, era una buena relación y se formaba una familia porque vivíamos dentro del Puerto.

7) No es que no la queríamos, porque sabemos que se necesitan nuevas tecnologías que los puertos debían modernizarse, el gobierno nos dijo en el 99 que al privatizarse los puertos íbamos a tener mayor trabajo. Nosotros decíamos que no, que toda privatización siempre había un coto que pagar, que gente no iba a poder seguir trabajando porque ya tenía su edad que tenía que irse, con conflicto o sin conflicto el gobierno dio una indemnización de algo de 7 millones, se la dio en un plan de trabajo de cómo micro empresa para poder sacar la plata, los tipos tenían que poner una empresa una cosa así. Fue una mala política de gobierno haber dado ese tipo de indemnización a esas personas sabiendo que muchas personas les creyó el cuento y trataron de hacer una empresa, pero era difícil porque ellos nunca habían hecho eso, ya que siempre habían trabajado en el puerto, a los 5 meses, seis meses no tenían ni uno, compañeros que arrendaron minimarket, compañeros con carnicerías se fueron a la quiebra. Lo mismo pasó con los viejos en el 81, les dieron una plata, ahí hay una plata por tu matrícula le dijo ándate y ahora fue lo mismo les dieron plata pero les quitaron la libertad de trabajo, lo más malo es que le quitaron esa libertad, no los dejaron ingresar más al puerto y ahí hay compañeros que andan tirados, familias que se separaron, hubo una cantidad de drama.

8) Cuando nosotros veíamos que venía la privatización, empezamos a tocar el tema en los buques con los compañeros en distintas organizaciones sindicales, y de ahí empezamos a buscar la unidad. Las bases de las organizaciones sindicales buscábamos llevar este tema al tapete, hicimos bastantes reuniones y de ahí hasta que sacamos una coordinadora marítima portuaria, en ese tiempo, sacamos a una persona arriba como representante, pero a la larga nos sirvió, él nos engañó (Walter Astorga). Él firmó un acuerdo y nosotros no estábamos de acuerdo con eso, entonces fuimos engañados, porque para esas cosas que nosotros pedíamos...El gobierno decía que los que teníamos que quedarnos necesitábamos capacitación, pero los que quedamos no nos dieron capacitación. Después del 2000 cuando ya se había privatizado el sector 1, no fuimos capacitados y por eso que ahora estamos quedando fuera del sistema de trabajo,

porque el empresario sabía la tecnología que venía, porque ellos siempre saben. Quedamos todos los que veníamos del sistema antiguo, quedamos todos sin trabajo nuevamente, empezaron a contratar más gente joven que venía de colegio, con el computador y esos conocimientos y los capacitaron a ellos y a nosotros no.

9) El “Puertazo” fue una cosa de Valparaíso que estaba descontento con lo que venía, que estaba muy apagado, que no teníamos fuentes de trabajo, un gran movimiento que en su mayor parte fue organizado por el sector marítimo portuario, que se agruparon otras organizaciones después, porque se ingenió dentro de los portuarios. Pero desde esa acción no hemos sacado nada en claro, se hizo no más, quedó como historia, pero como conclusión concreta nada, porque el Alcalde quedó ahí no más po. Al principio los empresarios, sobre todo los chicos como ASONAVE apoyó mucho, el alcalde Pinto también apoyó aunque después se retiró, el intendente de esa época que era Aldoney también apoyó pero se retiró. La ciudadanía apoyó bastante, fue un gran movimiento, pero desgraciadamente no se aprovechó bien. Yo dentro de mi organización fui delegado, hicimos reuniones en los cerros, en las juntas de vecino, para contar con el apoyo de ellos. Hicimos hartas cosas para que esto avanzara. También tuvimos reuniones con jóvenes que son más revolucionarios para explicarles que el “Puertazo” no quería hacer ningún daño a la ciudadanía, fue una movilización pacífica.

10) a. Se perdieron muchas labores de trabajo y llegaron nuevos. Se perdió todo lo que era carga surtida, lo que es granel, ya no hay más, es muy mínima la carga que viene a granel es todo con contenedores. Se ve que dentro del Puerto anda muy poca gente, esta todo mecanizado, se nombra muy poco, se llaman al mínimo de trabajadores, entonces nos explotan mucho, el trabajador del terminal 1 cuando llegan esos buques grandes van apenas 8 personas, hay una sobreexplotación, mucho más que antes. Ese mismo trabajo en san Antonio lo hacen 14 personas y aquí lo hacen 4. Ahora se hace de todo, antes uno tenía su labor específica.

11) b. Desde el 2005 que se cambió las horas de trabajo semanales, son 7 horas y media con media hora de colación que aquí no se respeta, aquí se trabaja 7 horas y media sin tipo de colación. Otro tipo de problema es que el trabajador no tiene derecho de opinar porque es castigado, aquí todavía hay una dictadura dentro de las compañías navieras, aquí el niño que hace las nombradas puede ser un chico de 18 años que dice no te anoto y no te anoto no más. La parte de

seguridad esta aflojando porque donde ocupan menos gente hay más falencias y acuérdate de que el Terminal 1 ha tenido una cantidad de accidentes que ni siquiera pasan por Gobernación Marítima, Ellos infringen la ley y cuando hay un accidente, te doy un ejemplo entra la ambulancia sin siquiera tocar la sirena po, todo pa callao y el accidentado después que pasa lo echan de la empresa. Por eso tamos luchando la ley de puertos pa que tengamos un poquito de respeto, si la empresas ganan cualquier cantidad de plata, pero no hay un respeto al trabajador.

12) c. Es menos fuerte, yo soy partidario de la gente de atrás, de los viejos de los abuelos de uno, aquí ya no hay un entusiasmo por crear o pertenecer a un sindicato, hay un rechazo y la empresa, el terminal 1 le pone pruebas a los nuevos niños para unirse a sindicatos, aunque públicamente dicen que sí, pero estratégicamente ellos les meten cuco, no los dejan, tratan de que ellos no se metan en los temas sindicales, porque no les conviene.

13) d. Ahora yo creo que esta difícil porque ya no hay tanto, porque la ciudad hasta el año 99 se perdieron muchas plazas de trabajo, no solamente portuarias, agentes de aduana una cantidad de trabajos que se perdieron, compañías que quebraron, algunas se fueron. Antes la gente se involucraba más, porque siempre alguien tenía familia que trabajaba en el Puerto, se involucraba dentro del sector portuario se involucraba la ciudadanía, los mismos comercios, cuando estaban pagados los portuarios se llenaban las fuentes de soda, se llenaba con gente comprando que gastaba su plata ahí, pero ahora es muy poco como que entra la gente al trabajo portuario y nadie lo ve, se ve un puerto pelao lleno de puros containers.

Entrevista 5: Jorge Bustos Bustos

-53 años. Entró al Puerto en 1979 y trabaja hasta hoy. Empezó como estibador y ahora es encargado documental de una empresa privada. Presidente de la Congemar (Confederación Gente de Mar). Presidente del Sindicato Empleados de Bahía.

1) Trabajábamos por cuadrillas que eran nombradas por nuestros sindicatos, yo pertenecía al sindicato de estibadores en ese tiempo era pinchero, movíamos carga de una manera bastante rústica, mi primer turno lo hice en un buque

cebollero, la verdad es que era bastante agotador, terminábamos echos bolsa, una particularidad del trabajo en ese tiempo era que los viejos nuestros eran muy cultos, las cuadrillas eran muy grandes 14 personas o 16 personas y en definitiva se discutía de política, yo entré a trabajar en dictadura, pero igual había un tema, era muy político el gremio.

Yo creo que más que sentirse como importantes se sentían poderosos, no solamente de la orgánica que se tenía que después en 1981 fue diezmada, sino que particularmente por la cantidad de dinero que se ganaba, la verdad es que era bastante, un trabajador de planta por así decirlo, debe haber ganado entre un millón y medio y tres millones de pesos de ahora.

2) Mira particularmente yo creo que el golpe militar no afectó a la forma de trabajo y en definitiva como una medida estratégica del gobierno fue ir diezmando a diferentes gremios y nosotros fuimos los últimos después incluso del cobre, después del cobre metió la mano con nosotros, así que por lo tanto las modificaciones que se producen son a partir del 23 de septiembre de 1981. Había algunos buques en donde había que trabajar así, con los marinos al lado, pero tenía que ver más bien diría y con el tema de la carga, más que con el tema de la política, porque en definitiva lo que hay que entender es que después de 1973 los dirigentes sindicales se mantienen iguales y son en definitiva pro el gobierno militar, en el caso de Martín Bustos, en el caso de Ríos, en el caso de los Ulloa siempre fueron adictos al gobierno militar, es más fueron incluso a la OIT para decir que en Chile no habían desaparecidos, ni torturados ni otra cosa.

Lo que hay en la dictadura no tiene que ver solamente con la dictadura es un cambio a nivel internacional global en la forma de transporte, antes toda la carga era general y venía ensacada, encajonada, etc. Y en 1981 lo que pasa en definitiva es que se inicia la era de los contenedores, por lo tanto la caja en la que se trae la mercancía pasa a ser una cuestión más difícil de ser robada, para ser muy honesto nosotros les metíamos las manos a los cajones (risas).

3) Hasta 1981 ninguno, después de ese año se comienza el proceso de descomposición en términos de las posturas de los trabajadores y también de la organización y por supuesto yo diría que desde 1981 hasta 1999 se produce un desmoronamiento del movimiento sindical portuario, que había sido el más potente de la ciudad sin duda alguna.

4) Lo primero haber recuperado el derecho al trabajo, la propiedad del trabajo que hasta 1981 la propiedad del trabajo era nuestra y 1981 se termina eso. Así que por lo tanto las expectativas de los trabajadores portuarios en general era que íbamos a conquistar la democracia y a su vez íbamos a reconquistar el derecho a la propiedad del trabajo, cuestión que no ocurre.

5) Primero no se cumplieron porque en definitiva a nivel nacional hubo un acuerdo con el primer gobierno de la Concertación en donde los trabajadores se remitían a dejar de lado las reivindicaciones específicas particulares de cada gremio por defender en definitiva la democracia, que fue el dedo en el ojo que nos metieron. Y ahí nuestro querido amigo Manuel Bustos fue parte de ese acuerdo nacional que en definitiva a permitido que los trabajadores después de cuatro décadas todavía no tengamos lo que nos merecemos.

6) Después de la democracia siguieron las mismas fórmulas, a partir de 1981 lo que se hace es quitarnos la propiedad del trabajo y pasar a depender directamente del tipo que nombraba en las empresas y eso después que llega la democracia se sigue manteniendo, no hay ninguna diferencia, la única diferencia que hay en ese proceso y el 2000 es que no había inversión en tecnología, por lo tanto se ocupaba más mano de obra, pero al llegar la tecnología ya se baja la cantidad de trabajadores y pasamos en definitiva a ver una contracción laboral que es culpa de la privatización por así llamarla como también de la tecnología que es casi de 5 a 1.

7) Por dos cosas porque desde la visión geopolítica los puertos son estratégicos a pesar de todo lo mal gestionada que era la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI) igual le entregaba al Estado \$US 50 millones de ganancia anual. Así que por lo tanto la medida de la privatización no tiene que ver con una necesidad económica de inversión, porque en definitiva el Estado invierte más plata en la infraestructura portuaria a través de arreglos, de botar almacenes que ya no servían para la logística que es lo que se vendió. No existe una relación entre costo y beneficio que se pueda justificar, lo que sí hay ahí es una mano metida desde diría yo el poder más trasnacional en la necesidad de poder vender los activos físicos que tenía el Estado y transformar en definitiva a la EMPORCHI en las empresas autónomas del Estado, y ahí por supuesto hacer todos los negocios que hoy día están haciendo. No le encuentro otra justificación más allá de comprar

una grúa gantri y meter tecnología te sale \$US 5 millones, las ganancias que hoy día recibe el monooperador son bastante multiplicadas por varios dígitos. Por lo tanto, a mi me parece que lo que debió haberse hecho ahí es haber mejorado la gestión estatal y no haber privatizado, esa es mi opinión. A mí me parece que la gestión económica podría haber sido mejorada, no haber tenido 20 mil trabajadores sino que en definitiva los puertos podían operar con menos trabajadores, pero eso no significaba echarlos, sino que jubilar a los más viejos y poder colocar un sistema de gestión diferente.

El tema de los despidos tiene que ver con el raciocinio ciudadano, haber si el Estado por una cuestión de política de gestión y de mejorar la gestión y la calidad de la producción determina como política pública modificar la logística de la producción debe asumir los costos sociales que tiene y en Chile desgraciadamente ese elemento se les olvido a todos los parlamentarios, es decir, cuando nosotros decíamos vamos a terminar con el carbón, porque no da más la mina de Lota, había que decir bueno ¿cuántos vamos a despedir? Y ahí esta gente ¿qué es lo que vamos a hacer con ella? A los más viejos jubilarlos por supuesto con pensiones dignas y al otro reconvertirlo, pero no reconvertirlo en 1500 peluqueros como en Lota, acá pasaba algo similar, y fue peor incluso porque aquí se dice nosotros vamos a meter \$US 60 millones y dicen vamos a reconvertir a estos trabajadores, pero en definitiva no se les reconvirtió, fue un subsidio directo en una indemnización para los trabajadores sin ningún seguimiento, ni política para que estas personas pudieran llegar a ser microempresarios o lo que se le antojara al Estado que quería hacer con ellos, no se dio eso.

8) Haber lo primero que hay que decir ahí es que hay dos fases, una es la negociación de 1995 al 1997 de la empresa portuaria que sale muy bien, ellos salieron muy bien requete bien no pueden alegar nada y la otra es el área privada, ahora la acción del Estado, la política del Estado no solamente afecta a la empresa portuaria de Chile sino que afecta al resto de los trabajadores que trabajábamos en la industria portuaria y ahí es donde los trabajadores después de todas sus diferencias se vuelven a unir y como veníamos de calientitos saliendo de la política de rebelión popular y de las protestas y de todo ese cuento los trabajadores optaron por organizarse y pelear de esa forma, como se peleaba en contra de la dictadura se peleó en contra del Estado en ese tiempo y el 28 de marzo del 99 Valparaíso bueno aparece un titular en la estrella que dice: ¡Esto no es Zarajevo...es Valparaíso! Así fueron las peleas nuestras, muy duras y se optó

por eso, habían concejos de conflicto, había instrucción paramilitar, se actuaba de grupos de a cinco, los grupos actuaban frente a objetivos definidos, no sé mandamos a construir dos mil ondas con estos elásticos de medicina y nos dimos guasca con los pacos hasta más no dar hubieron enfrentamientos que están hasta televisados. Ahí hay un proceso, es más Ricardo Claro, en esa época planteaba derechamente que dentro del movimiento obrero portuario habían infiltrados políticos y particularmente paramilitares (se ríe cuando recuerda los hechos) dando instrucción a los trabajadores, y eso es verdad.

9) Yo tengo la responsabilidad en esa idea, de ser el gestor de la idea, yo soy el que inventa el concepto Puertazo a propósito de la Nariz de Frei, claro porque era puerto como puerta puertazo en la nariz del cabrón este...(risas) esa es la imagen que tenía que hacer, por eso que puertazo. Producto de lo que era la crisis que había en Valparaíso, que ya venía arrastrándose desde un buen tiempo a esa fecha y todo el auge que había tenido el tema del puerto, de las protestas y las marchas y todo ese cuento y de la fuerza que teníamos lo que se concibió era en definitiva aunar voluntades no solamente para defender el puerto para que no se privatizara, porque ese era el primer objetivo sino que también aunar voluntades de las organizaciones sociales que habían en Valparaíso para que en definitiva reiniciar un proceso de ciudadanización con respecto a que los trabajadores y también los ciudadanos que no trabajaban se sintieran parte de la política y fueran capaces de gestionar sueños, ideas y recuperar eso en términos sociales, ese era el meollo de este cuento, obviamente fuimos traicionado por los dirigentes sindicales portuarios, de los cuáles yo no era parte, yo era como el asesor del cabrón que la llevaba, el que le escribía los discursos y en definitiva ideamos esta idea, de hecho yo coordino todo lo que fue el primer proceso, de las conversaciones con las diferentes organizaciones, los viejos me entregaban las peticiones, yo hice el discurso haciendo un resumen de todas las peticiones que había, maqueamos políticamente, hicimos lobby con los políticos, etc. Avanzamos yo diría que una enormidad y me parece que en definitiva el movimiento ciudadano que hoy día se expresa en Chile tiene que ver con el Puertazo de 1999. NO es menor el tema de la fecha, porque el Puertazo se hace el 14 de julio, y el 14 de julio es el día que aparecen tres frases históricas que los humanos hemos defendido como elemento progresista desde el tema de la toma de la Bastilla, es decir, LIBERTAD, IGUALDAD Y FRATERNIDAD. Y por eso lo hicimos ese día, esa concepción política y filosófica que hay en el Puertazo es muy potente, que yo creo que obviamente no se ha querido estudiar mucho, no ha

habido jóvenes que empiecen a entender de cuál fue el significado, pero hoy día tenemos un movimiento ciudadano muy potente que se está tomando todas las páginas de los diarios a pesar de que los diarios funcionan en un tema monopólico, pero que igual tienen que responde a esta fórmula de trabajo que hoy día se está expresando que yo diría que está encaminado particularmente en el tema judicial, pero que va a tener que tener una vertiente de opinión más pública, más de acción ciudadana.

En definitiva no logramos nada. El Puerto se privatizó igual. Aunque hay varios elementos que uno podría meter en este análisis. Primero que los porteños dijimos sabes qué no solamente en 1900 fuimos capaces de salir a la calle y ser los primeros en quemar los buses, por el alza que había de pasajes, no solamente fuimos capaces de crear a primera bolsa, sino que también somos capaces hoy día, hace una década atrás, de tomar la iniciativa en demostrar que los ciudadanos organizados pueden decir no esto se acabó ya no más.

Yo creo que hemos avanzado, no quisiéramos, pero hemos avanzado y han aparecido una gran cantidad de líderes que son ciudadanos y que defienden los derechos de los ciudadanos más allá de la política y eso a mí me parece súper interesante, eso se inició el 99 y ese es el gran salto como país a lo mejor, como ciudad a lo mejor pero es un proceso que se está viviendo, yo no sé si hay una expresión similar y más grande que esa, por las características políticas que tuvo, es cosa de leer las primeras planas de los diarios de esa época, los analistas políticos hacen sendos análisis sobre este movimiento que se logra gestar en Valparaíso y que nace entre otras cosas desde el mundo obrero, desde el mundo de los trabajadores, es decir, aquí no hay intervención de la política, aquí lo que hay es una cooptación de los dirigentes de la política, pero este movimiento es puramente obrero y nace además de la concentración de obreros más potente de la ciudad...los portuarios.

El Puertazo no es solamente apoyado por el grupo de obreros, el lobby de los obreros era tan potente que incluso los sectores más reaccionarios que aún quedaban vivos de lo que era la dictadura como Patria y Libertad apoyó el Puertazo, y no solamente lo apoyó en términos del apoyo político, sino que también lo apoyo financieramente, el costo del Puertazo fue 360.000 pesos, eso costó hacer esa manifestación.

Lo que ahí quedó de manifiesto es que el tema de la ciudad es transversa a la idea política y eso podríamos definirlo en la necesidad de los ciudadanos de poder

vivir mejor o tener una mejor calidad de vida, ese es el punto y ene so yo creo que todos están de acuerdo.

Fue tan potente que la cámara de diputados sacó un protocolo de acuerdo que se le mandó al señor Frei para detener la privatización hasta que nos fueran estudiados los costos sociales que esta iba a tener, por supuesto que Frei como había salido con un 58% sin el apoyo de nadie.

10) a. En u buque trabajábamos 14 personas arriba del buque y una cuadrilla de 6 abajo, eso multiplicado por 4, hoy día un máximo de 13 personas mueve un buque. La tecnología, ahora la producción es importante, una cuadrilla de 20 personas movía un container cada hora, hoy día en un turno de 7 horas y $\frac{1}{2}$ se mueven 600 a 1200 contenedores, otro parangón lo que ganaban los trabajadores antes de la privatización y lo que ganan ahora hay una diferencia solamente del IPC, es decir, alguien está ganando mucha plata y no somos los trabajadores.

11) b. La informalidad, el 92 % de los trabajadores portuarios a nivel nacional son informales, tienen un contrato de 7 horas y media al término de su jornada quedan cesantes, por lo tanto no tienen continuidad previsional, no tenían derecho a la salud hasta el año pasado, no tienen posibilidades de ser avales de sus hijos si es que están en la Universidad para el crédito fiscal, no tienen posibilidades de ser propietarios de sus viviendas porque en los bancos no les prestan dinero para poder endeudarse en viviendas, en definitiva los trabajadores portuarios, el gran problema que tienen que resolver, y esa es una lucha que tenemos, es lograr la formalización de los trabajadores portuarios y lograr en definitiva del código laboral desde el artículo 133 al 147, ese es el gran problema que tienen los trabajadores portuarios hoy día. La industrias hoy día después de más de dos siglos deben asumir que el costo de la acumulación primaria capital de las empresas nacionales y transnacionales ya han acumulado suficiente ganancia como para que los trabajadores tengan un sueldo digno o base ético para poder vivir, no podemos seguir quebrándonos los dedos para poder sobrevivir.

12) c. La política, se ha generado una nueva camada de dirigentes que lo que hace es no solamente pelear por la reivindicación corporativa o meramente económica, la diferencia es que hoy día en la discusión de los trabajadores está el tema del proyecto, nosotros tenemos una visión de país diferente, estamos proponiendo un modelo alternativo al Neoliberalismo y por lo tanto ese salto

cualitativo que implica el tener una posición política diferente. Yo diría que este discurso que hoy estamos planteando con tanta fuerza que tiene que ver con un proyecto de vida y un proyecto económico alternativo, se inicia particularmente hace una década atrás, y nosotros lo que hemos promovido con este discurso es a construir una razón, porque lo que nosotros vemos en el movimiento sindical a nivel nacional es lo que antes se hacía es que tú te oponías a algo y no se daban razones, era porque sí no más porque era malo, no había razones construidas, entonces lo que hemos hecho es generar un estado mayor de los trabajadores por así llamarlo, donde hemos discutido el tema y lo hemos estudiado, hemos construido el discurso, nuestra verdad, puede ser equivocado o no, pero es nuestra razón y eso ha generado la posibilidad de influir en la política haciendo lobby, reuniéndonos con parlamentarios, en donde nosotros llegamos armados con Power Point y Data Show y todo el cuento, y nosotros decimos esto es lo nuestro, por estas razones nosotros estamos en contra y esa construcción anteriormente los viejos no la tenían, los viejos pensaban que solamente la fuerza era el elemento necesario para poder conquistar, y nosotros creemos que a la fuerza hay que sumarle la razón. Es un poco la idea de nuestro esfuerzo. Es a esa diferencia que yo creo que se marca en el inicio de lo que es el Puertazo, o sea el Puertazo marca ese camino. Nosotros creemos que los sujetos sociales que promoverán los cambios y que además modificarán las conductas económicas, sociales y políticas de nuestro país somos los trabajadores, y no existe otra fuerza social más potente que los trabajadores. Nosotros lo que queremos es salud como derecho fundamental de los trabajadores y la ciudadanía, educación gratuita, viviendas dignas, básico.

13) d. No, no existe, el movimiento portuario no tiene una relación con la ciudad, si existe una relación entre los dirigentes y las organizaciones sociales de la ciudad, los trabajadores portuarios y sus dirigentes en particular son capaces de convocar a la ciudad a movilizarse, pero nosotros cometimos un error como dirigentes portuarios que nos dedicamos a movilizar a la ciudad y a sus organizaciones sociales sin tener una base sustentable, y por lo tanto cuando nos encontramos en la calle moviendo una buena cantidad de trabajadores, los nuestros estaban ausentes, entonces lo que tuvimos que hacer, como dicen los viejo es recular, volver a nuestras raíces a nuestros sindicatos, trabajar el tema orgánico dentro de nuestras organizaciones y de ahí salir y eso ya lo hicimos. Ya estamos teniendo fuerza de nuevo para ahora convocar a otras cosas, pero tendremos que definirla, entendiendo que igual vamos a encontrarnos con otros trabajadores que tienen

otras intencionalidades que tienen otras visiones, y que en definitiva podríamos tener choques con ellos, el tema es cómo la razón es la que doblé a sus bases para que en definitiva sigan lo que debiera existir a nivel nacional que es una gran organización obrera que permita reposicionarnos y por lo menos recuperar algo de los derechos que hemos perdido desde la dictadura a la fecha.

Entrevista 6: Alberto Camus Zapata

-65 años. Ex- trabajador Portuario. Entró al Puerto en 1965 como movilizador. Se retiró del Puerto en 1988.

1) Lindo... lindo, yo me habría llevado la cama pa' allá para dormir allá y levantarme y salir a trabajar. Lindo... lindo, me gustaba mucho. Lamentablemente después cambiaron las cosas, pero yo era una persona que estaba muy feliz en ese trabajo, feliz... feliz. El compañerismo, nos sentíamos como una familia, era lindo llegar en la mañana y que ya el compañero que llegó antes tenía un tarro de esos de leche nido con agua hervida para servirnos en los choqueros un cafecito, uno lo sentía riquísimo y se comía un sanguchito que vendían en negocios que había adentro, de jamón con palta, pernil con palta, queso con jamón, ya entonces te tomabai el choquero y te comiai el pancito, no... si era lindo, lindo, lindo. No había envidia, no había nada, el que podía ayudarte lo hacía, ¿oye no te vay a comer un pancito? No, ¡no tengo plata! Y uno pedía otro sanguchito pal compañero, y después le tocaba al otro devolver la mano. Era muy bonito.

Sabíamos que éramos importantes, incluso nosotros por el tipo de trabajo que teníamos ganábamos un poquito más, estábamos por sobre lo que ganaban los otros trabajadores del país. Si es cierto eso. También no es menos cierto, que ahora estamos por debajo de muchas cosas, como jubilados, porque cuando uno jubila, ya después el billete se va al suelo, y si me muero yo, mi mujer va a quedar peor todavía, entonces eso es lo que yo siempre reclamo, porque si yo hice mis imposiciones y me muero es justo que mi mujer tome la misma cantidad. Eso es lo que yo siempre he discrepado de la política que han llevado estos últimos gobiernos. De que le den a la gente que no impuso perfecto que le den todo lo que quieran, pero tampoco se despreocupen de los que trabajamos que dimos toda una vida para que este país se le levantara. Esa es la rabia que yo tengo con estos últimos gobiernos.

2) Bueno trabajábamos bastante, te voy a contar una anécdota, durante el gobierno militar fue cuando más nos aumentaron los sueldos a los jubilados, cuando nos fuimos jubilados ya fue cuando más nos repusieron plata, no así con éste gobierno que iba a defender a los trabajadores a la clase obrera, a los jubilados y montepiados, y ahí estamos po. Imagínate que este año, estamos corriendo el riesgo de que no nos van a dar reajuste y que incluso va a ser por debajo digamos no subió el costo de la vida entonces incluso nos van a descontar plata nosotros, entonces yo te digo y quien nos defiende a los jubilados, se los pregunto a todo estos políticos de todos lados.

Se mantuvo, incluso en el gobierno militar, nosotros de un reajuste que nos dieron, dimos plata para que nos dieran zapatos con punta de fierro y esos bototos gruesos que se yo y con la plata de nosotros se compraron esas cosas.

Había bastante trabajo y como ganábamos gracias digamos a tonelaje, mientras más se movilizaba carga, más cada uno caía en los sitios, entonces se armaban las cuadrillas, cuatro van a una grúa, cuatro a la otra grúa, entonces esas eran las cuadrillas que trabajaban, de repente tres cuadrillas, como podían ser cuatro o cinco cuadrillas las que trabajaban a la orilla del barco, entonces uno bajaba la carga venía el horquilla se la llevaba o si no se ponían en vagoneta la carga y después venía el tractor y ya se llevaba cinco o seis vagonetas arriba y se la llevaba pa' adentro, pero nosotros recibíamos esa mercadería y de ahí por tonelaje nos pagaban a nosotros.

3) Justamente esa era una de las cosas que te contaba yo que nos quitaron, por ejemplo los bienes nuestros, eso es una de las cosas que a mí me marco más ahora porque en verdad en ese tiempo y yo creo que la mayoría de los compañeros no nos preocupábamos mayormente de eso ya, pero ya después ahora que ya estamos viejos y estamos, como en el caso mío que soy dirigente de aquí de la nacional he tenido que hacer varias cosas, incluso la semana pasada anduve en Santiago porque tenía una reunión con el subsecretario de justicia, Jorge Frei, y tuvimos una reunión que creo yo fue buena pa' nosotros, ojalá que así sea y nos dé más adelante frutos sobre eso.

4) Bueno eso fue que todos, todos creíamos que había que verdaderamente primero que saliera, no quiero tratar mal al señor Pinochet, porque así pensábamos que iba a mejorar todo, pero lamentablemente al poquito tiempo de empezar en democracia empezar a trabajar ya, don Patricio Aylwin dio vuelta toda

la situación y nos metimos con este nuevo sistema de que mientras más trabaja menos gana y el que menos trabaja más gana, porque resulta que empezaron a darle más a la gente que no trabajaba po, prueba esta que todavía yo mi casa me la compre yo con esfuerzo, resulta que ahora uno pone doscientos mil pesos o trescientos mil y ya les están poniendo 11 millones que le regalan y obtienen una casa po', ante no era así, la gente se esforzaba por tener sus cosas, ahora es cosa de salir a pedir no más po', entonces esas son cosas que yo no las concibo. Así estamos teniendo un país de flojos.

5) No po', no se cumplió lo que esperábamos, se dieron una vuelta de carnero creo yo, y cambiaron todo, si eso todo el mundo lo sabe porque la verdad de las cosas el gobierno de Patricio Aylwin ahí se dio una vuelta de carnero, ahí incluso ellos, imagínate tú que yo lo sé porque tengo amigos que eran humanistas y el partido humanista también estaba en el grupo de cuando llegó la democracia, pero al poquito dejaron los cargos, las embajadas y me acuerdo que me contaban que Patricio Aylwin había dicho, pero y cómo pueden ser tan lesos, van a dejar todos los cupos que tiene en este momento, no decían ellos, pero no nos queremos involucrar en esto nosotros y se fueron los humanistas, renunciaron, entonces se quedaron los partidos más habilosos, los "socioslistos", la democracia cristiana, el partido radical, que al partido radical le tengo mucho respeto, porque resulta que mucha de las cosas que tenemos en este momento se hicieron en los gobiernos radicales po', muchas cosas, entonces les tengo mucho respeto, lamentablemente después también se malearon como los otros, cuando pucha hubo tanta cosa, el té en el puerto, las máquinas de coser y tanta cosa que hubo.

6) Lo que yo notaba de que mucha de la gente, como en el caso mío que nos gustaba permanecer en el puerto, ya después lo único que querían era terminar el turno y mandarse a cambiar, lo único que querían era irse, salir de ahí, prueba esta que mucha gente se fue al extranjero en el gobierno militar, a fines del gobierno militar hay mucha gente que se fue a Venezuela que eran grueros, que se yo, mucha gente voló de aquí.

7) Porque resulta que iban a empezar a venir las grandes empresas po', como en todo orden de cosas, las grandes empresas se dejan todo para sí y los trabajadores iban a quedar al garete, claro si a uno le quieren pagarle un papel en blanco y ellos llevársela toda, claro po si es cierto y lo que más lamento es que la Concertación se haya ido con la gente de plata y nos haya dejado botados a los

trabajadores, eso es lo que más siento yo. Pero yo creo que con el tiempo se van a dar cuenta de que se equivocaron.

8) Eso quedo en manos de los que estaban trabajando en ese momento, y ellos de muchas maneras han hecho saber de que están en contra de eso, que se yo han salido a la calle, han quemado neumáticos, han hecho un montón de cosas. Nos les gustaba, porque las empresas se fueron tomando los sitios y de ahí que no estaban de acuerdo que pasara así.

9) Yo ya estaba jubilado ya, la verdad de las cosas no me metí en esas cosas, después de que yo salí jubilado me dediqué, como el sueldo era muy poco, me dediqué al comercio, entonces hace más de 5 años que no me metí en eso, hasta que después me llamaron de aquí e la Mutual, porque yo siempre fui socio, me llamaron para que fuera dirigente, fui tesorero dos años.

10) e. Yo dejé de trabajar como el 78 y jubile el 88, porque tuve que hacer una serie de artimañas para poder jubilar. Dejé de trabajar porque me pidieron la renuncia, con elástico, porque te dicen ya firmó está jubilado pero no fue así, prueba esta de que ahora fui exonerado, uno tiene que presentar los papeles, que te los revisen, imagínate los presente el 2003 jubilé recién ahora el 2009, o sea me dieron una plata más.

11) f. Ahora yo estoy de dirigente de la Mutual y me movilizo en esto. Fui Candidato a Concejal el año pasado y ahora estoy cooperando en la campaña de mi amigo Avelardo para Diputado por Valparaíso.

12) g. Era feliz, a mi me gustaba el trabajo, no te digo que yo me hubiese llevado la cama pa' allá, si yo siempre lo dije, yo me traigo la cama pa acá y duermo en cualquier ladito por ahí. Pongo la cama, me acuesto a dormir y al otro día me levanto me lavo y me voy a trabajar. Me encantaba, pero bueno después el tiempo te fue enseñando que ya no tenías deseos decir a dormir allá.

13) h. Para ser franco pienso que nunca ha existido eso, porque yo como podría existir eso, si solamente era porque los trabajadores éramos de Valparaíso, pero de esa forma, pero en cuanto que la Empresa Portuaria hubiese dicho mire aquí hay una plata para poder darle a la ciudad de Valparaíso para que tenga para los gastos de la ciudad que se yo, no po' no había, entonces siempre se quejaban de

eso la Municipalidad, Y creo que nunca va a ser así, y menos con las empresas privadas que ellos quieren todo para ellos.

Entrevista 7: Sergio Rojas Roa

-67 años. Secretario General de la Sociedad Mutualista Portuarios de Chile. Desde los 20 años trabajó en el Puerto, ahora es jubilado.

Fue: Presidente del Sindicato de Empleados Portuarios, Presidente Nacional de la Federación de Empleados Portuarios de Chile, Vicepresidente de la Confederación Marítima de Chile. Inspector de faenas, guardalmacén, jefe de la sección de traslado de carga. Actualmente tiene un programa en la radio Portales AM.

1) Siempre ha sido un trabajo muy lindo, los que hemos trabajado sabemos la labor que ejecuta el trabajador portuario, también el marítimo, trabajador en el puerto es una especialidad, no cualquier persona trabaja en un puerto, las condiciones de riesgo trabajar en el puerto, hay funcionario muy especializado, los gruesos eléctricos, los gruesos móviles, la gente que trabaja con las grandes maquinas usan los porta container, la movilización misma, la atención de nave, la atención que se hace en faena, es decir, todos los que trabajábamos antes del golpe militar en el puerto, estábamos encariñados con el puerto sabíamos que el trabajo de los puertos de Chile eran la puerta para importar como exportar mercadería. Gremios muy organizados y muy poderosos, en términos generales el nivel portuario como marítimo, tenemos muy buenos recuerdos de nuestra actividad como portuario, la lucha gremial, las conquistas que hicimos, los grandes movimientos y bueno...no voy a dejar de desconocer que fue necesario hacer algunas reformas en el trabajo portuario, pero al mismo tiempo la gran mayoría de las personas que estamos en el trabajo portuario vamos viendo que esto ha cambiado notablemente y el recuerdo que tenemos nosotros es una nostalgia muy grande, la verdad de las cosas es que afecto mucho el golpe militar a los portuarios estos tuvieron que irse, pero también tenemos que decir que se predijo un ordenamiento en el sistema portuario, todos los que se fueron a los 20 años con una jubilación especial, nadie esta arrepentido de haberse ido en esa oportunidad, por razones que nos permite que en un momento muy crucial de la vida nacional era preferible tener una jubilación de 20 años que quedarse esperando que podría pasar y sin saber si

íbamos hacer todo exonerado y se ababa que los puertos iban a pasar a manos de privados, que se crearían sociedades anónimas, etc.

Siempre los trabajadores portuarios y marismos, quiero distinguir los portuarios los que estábamos en el puerto y los marítimos que estaban abordo generalmente, teníamos plena conciencia que éramos los gremios más importantes de este país.

2) Bueno, en primer lugar las manos militares se noto en los puertos, no solo en los puertos, sino en todo el país, pero acá la armada tenia a cargo los puertos, nosotros tuvimos oficiales de alta graduación a cargo de la dirección de la empresa portuaria, jefatura personal, administradores de puerto, bastante rigurosos, se negó a bastantes personal también, por su ideal política, según nosotros por ser malos elementos, pero en términos generales afecto mucho porque, no tanto en un principio, yo creo que el país posteriormente de la privatización de los puertos, nueva tecnología, a producido una gran censaría, hoy día las grúas gantri reemplazan a cuadrillas de operarios, una grúa operaba por una persona, por cuatro o dos, para enganchar los container y asegurar los container, ese trabajo se hacia entre tres a cuatro cuadrillas, y la cuadrilla eran de 4 personas cada una, eso disminuyó a la operación portuaria en cuanto al personal que se ocupaban, pero también hay que ser claro y decirlo y la tecnología es muy importante, quien no se renueva muere, pero hay que decir que también produce un deterioro con el personal en la cesantía y esa es una realidad que no podemos dejar de desconocer, en todo el mundo. Cambio todo, ahora los puertos se ven mas ordenados, pero también hay que decir que la gran mayoría de los puertos se maneja con menos personal, esta en manos privada, desgraciadamente hay que decir que por eso la empresa portuaria esta disminuida, casi desaparecida. No hay un íter regulador como lo debiese ser como el puerto estatal, aquí tenemos el espigan que le quedan muy pocos años de vida. Nosotros echamos de menos que no hay una política portuario, están complejo todo este sistema que debiese elaborarse una política portuaria con bienes específicos, que lo esperamos que es lo que queremos, como se complementa el trabajo portuario con las empresas privadas, que han hecho inversiones, pero que estas inversiones se han pago en uno o dos años de trabajo, estas licitaciones o sitios de achaque, las grandes compañías a los pocos años que licitaron, ya pagaron la deuda que tenían con el estado, eso es importante decirlo a 20 o 30 años, la inversiones que hacen son millonarias, nadie va invertir para 5 años.

3) A nosotros nos afectó sobre manera, porque a nosotros nos obligaron a la asociaciones, nosotros somos empleados públicos, dependíamos de la administración del estado, la empresa portuaria es fiscal en el fondo, semi autónoma, pero nosotros somos empleados públicos y teníamos asociaciones como lo tenían los empleados públicos, asociaciones de los empleados de la dirección portuaria de Valpo, de Coquimbo, Punta Arenas, Puerto Montt, Antofagasta, Talcahuano, Iquique, y con las modificaciones de las leyes, nosotros estuvimos obligados a transformarnos en el sindicato, perdiendo una serie de garantías, y eso afectó notablemente, es decir, en el caso mío, siendo presidente nacional de los portuarios de Chile, nosotros fuimos disueltos por el gobierno, en el 79, fuimos a cargo de mil y tanto empleados, quien dio una lucha grande por recobrar la democracia, yo mismo estuve hablando de los derechos humanos en el 78, en Washington en la OEA, no afectó todas estas cosas, disolvieron nuestra federación y nos quedamos con los sindicatos que nos obligaron a transformarlos, para después cerca de 1500 personas se fueron de la empresa portuaria, en ese entonces le hemos llamado los famosos charter, gente que se fuera jubilada que se fuera voluntariamente con 20 años, se acogió a eso porque sino se iba con brazos cruzados y nos afectó el movimiento portuario marítimo esta en la mínima expresión, no tiene garantías prácticamente, hay mucha gente que no está sindicalizada, es muy difícil luchar con un código del trabajo que protege pocos a los trabajadores y no le permite la negociación colectiva con grandes empresa, grandes temas, hay que hacer mucho por ese tema. En el puerto los que quedan funcionarios fiscales son contados con los dedos de la mano.

4) y 5) Yo pensé que el estado no se iba a deshacer de sus puertos, pensé que iban a haber muchas más garantías para todos los sectores portuarios y marítimos del puerto y que realmente se iba a legislar para que hubiera un verdadero planteamiento de fondo respecto a las políticas portuarias nacionales. Los puertos son la entrada y salida de nuestros productos un buen trabajo portuario permite destacarse, hoy día hay que reconocerlo, los buques de que se preocupan, de tirar toda la mercadería al mulle e irse, esto tiene salida directa y otros sitios portuarios como el CEAL acá en Valpo y en otros puertos, pero creo que la mayor parte de los que estuvimos pensamos que la concertaron en la práctica no hizo lo que muchos luchamos para recobrar la democracia, en materia portuaria y en muchas otras cosas más, y hay una gran deuda con respecto a los trabajadores.

6) Bueno yo me fui en el tiempo de la dictadura, no podría decir en la práctica, cuando volvió la democracia la mayoría de la gente estaba a fuera, quedaban los

mínimos y el resto de los marinos estaban dependiendo de las empresas privadas, dirigiendo por cierto grupo que licitaron el puerto, el nivel de remuneración no creo que sea el más adecuado, están muy reducidos, muy minimizados, y el hecho que el código del trabajo a variamos muy poco, a afectado a la gran mayoría, no lo puedo decir de los trabajadores portuarios que quedan porque son los mínimos y en unos años mas la empresa portuaria no va a ver en este país.

7) Es muy simple, porque el cobre el agua, las grandes cuencas hidrológicas de este país son de uso público y nacionales, nosotros hemos dicho que todas esas grandes fuentes debiesen ser del estado, porque este no tiene fines de lucro, sin embargo lo que han sido licitados y algunos prácticamente regalados, ustedes deben saber que el litre cuando se licito fue la hectárea a 10 pesos y hoy día el litio, donde esta toda esa zona que esta licitada, y chile es el exportador del 50% del litio en el mundo que se emplea en las tecnología como en las pilas en los automóviles electrónica, hoy día esta todo en manos particulares, y el agua esta el 80% en manos de extranjeros y se cobra y el lucro es para manos económicos, no es para el país porque si el estado tuviera en sus manos todo esto podríamos decir que había mayor beneficio para la gente, imagina que pusieron ahora un cargo fijo en la luz eléctrica por el asunto del troncal, nosotros los chilenos estamos desprotegidos, el rol del estado es muy fundamental, yo no estoy en contra de la empresa privada, yo creo que trabajando bien con el estado también pueden hacer muchas cosas si soy partidario que las grandes empresa de bien público la minería el agua las grandes guerras van hacer por el agua y chile es una reserva del agua, es ver cómo está el problema del agua potable y están con razonamiento tenemos que defender nuestro recursos pero como la vamos a defender si la mayoría está en empresas extranjeras y ahí la concertación desgraciadamente ha cometido un tremendo privado por los interés privados etc., el estado tiene que ser el regulador del bien común el agua la luz el medio de transporte debe tener con bajo costo, es difícil es cosa de ver que la corporación privadas son millonarias como la minería, como ganan, y el cobre no es renovable y el royalty que tenemos es demasiado bajo, como es el caso de la empresa barry bou que está explotando el oro en chile, aprecio de huevo, y está haciendo tira los glaciales y todo lo demás y pagando la nada misma en impuesto y pagando un royalty que no vale nada, ahí hay grandes cosa que a futuro que tangas conciencia los jóvenes, que se termine la explotación de la minería y ahí va a quedar el hoyo.

En ese momento estamos siempre con reunión con la gente que estaba a cargo de esto, los almirantes en esa oportunidad, de la armada, y con los Chicago boy que eran los directores delegado que tenían el gobierno de los distintos ministerios de la direcciones de la empresa, nosotros conversamos varias veces con ellos, y nos dijeron que esto se privatizaba y que se transformaba en sociedad anónima u otra y desgraciadamente no estábamos con condiciones de para los puertos ni nada de eso, porque fuimos reducidos en su mínima expresión toda la clase sindical y los gremios, luchamos mucho y al principio teníamos el apoyo de la armada, pero después se impuso el criterio del gobierno encabezado por Pinochet.

8) Los portuarios hicimos diferentes manifestaciones, pero a nivel era una mínima expresión era difícil hacer huelga, es difícil manifestarse con la bayeta en la espalda, habían gente desaparecida, gente renegada, gente que fue amenazada, yo fui amenazado de muerte en varias oportunidades, cuando llegue después de estados unidos después de hablar en la OEA, en el año 78, fui amenazado de muerte en dos oportunidades, entonces era difícil, el temor, el flagelamiento de la gente en el mismo puerto, gente que estuvo en el leo, que salió traumada, prácticamente no se puedo hacer nada.

9) No estaba en el puerto pero participe, nosotros participamos como gente de la copenchi o dirigente de otra organización que teníamos, tuvimos desfilando, planteando y firmando distinto documentos fue bastante interesante, las políticas ya estaban implantada y se hicieron sin ningún problema, porque el movimiento no estaba en condiciones de hacer distintas medidas, pero como nosotros hemos participado, los portazos ha habido como dos o tres, me recuerdo que Jaime muños dirigió uno hace poco tiempo atrás, eso mismo.

10) e. Deje de trabajar en el puerto en el año 81, específicamente estaba a cargo de la sesión marítima de grúas móviles y eléctricas, pese a pesar de todo lo que trabaje me quitaron 100 horas de sobre tiempo y no los pude recuperar nunca, no me voy a olvidar nunca cuando el contralor nos dijo: ustedes nunca van a tener el sartén por el mango o si no le va ir muy mal, el buen entender de pocas palabras, e incluso en una entrevista del de propio administrador Mario Mercier, que en paz descansa, me dijo: trata de irte ahora como puedas porque estas en la mira, uno tiene el cuero duro, fui amenazado muchas veces, a nosotros nos protegió el gran paraguas internacional que teníamos, el agregado de estados unidos, el agregado

de España, de Australia, de Inglaterra, sino fuera por eso por tener la oportunidad de estar con ellos en distintas partes quizás hoy estaríamos bajo tierra, nuestra federación cumplió, en revistas que están en ese tiempo, una acción histórica, creo que tuvimos mucha suerte.

11) f. Yo soy pensionado, después del año 81 Salí muy mal económicamente deje una compañía de seguro y después me fui administrar el persa viña y después tuve en la corporación nacional del desarrollo social de Valpo como encargado de organizaciones sociales y en eso estuve un año nomás, y después estuve dedicado al tema social de los pensionados a través de la copenchi y a través del movimiento portuario de Chile. Hoy día me entretengo, no gano plata, pero tengo un programa de radio que se llama contacto ciudadano que va los domingo en radio portales AM de Valpo, donde van temas legales provisionales, es un vínculo importante como la caja de compensación los Andes.

12) g. Se echa de menos, indudablemente ser operador portuario es una labor muy bonita, hay una gran camarería éramos una familia y hay una rase que teníamos una remuneraciones y decíamos que después el paraíso venía la empresa portuaria porque teníamos varias conquista, pero bueno...uno a la larga echa de menos pero se acostumbra, la idea no es quedarse en la casa sino que seguir haciendo algo, conozca amigos que se quedaron en la casa y murieron al poco tiempo, es decir cuando se pierde la actividad hay que seguir practicando en la junta de vecino en los pensionados etc., eso compensado, intelectualmente no he decaído y me da una satisfacción espiritual y a la larga va a llegar un día que lo podamos ver.

13) h. Hoy día el puerto no es la actividad que tiene Valpo, se ve constituido por una actividad universitaria, el turismo es una parte importante que genera a Valpo y el puerto complementa, las grande empresas, Retail, también paga impuesto en Santiago, Valpo está muriendo y porque no habido una actividad en buscarle solución a estos problemas, nosotros dependemos de una parte del puerto que está muy minimizado que trabaja con muy poca gente, ya que los que tiene todo esto son privados. El otro tema es que el turismo es a gran posibilidad de los cruceros que legan y el asunto universitario, pero no tenemos industria, fuera lo de Andina y ENAMI, CODELCO, para de contar, no hay nada más, o sea Valpo tiene la más alta cesantía, o eso tiene un cambio radical o vamos hacer desplazados, ya estamos siendo desplazado como puerto.

Entrevista 8: Manuel Severino Navarro

-67 años. Entró al Puerto de Valparaíso en 1966 y trabajó en guías móviles. Trabajó hasta 1977, se fue a Venezuela y volvió en 1985 al Puerto. Actualmente es Presidente de la Sociedad de Jubilados Portuarios y Montepiados de Valparaíso.

1) Bueno, el trabajo en la empresa portuaria indudablemente que ha cambiado mucho hasta la fecha actual, cuando nosotros trabajábamos en esa oportunidad todavía no existían los container, donde venían las mercaderías. Antes había almacenes, venía todo a granel, el trabajo era más duro, pero a la vez también existían sindicatos poderosos como la federación nacional de trabajadores portuarios y la unión de obreros portuarios, con los que logramos muchas conquistas. Así logramos remuneraciones acorde a nuestra situación y donde podíamos darnos algunos gusto. Tuvimos grandes conquistas, por ejemplo, buenos reajustes ya que dependíamos del sector público, horas extraordinarias bien pagadas, una escala de grados administrativos y una estabilidad laboral que hoy no se tiene.

En el puerto había mucho compañerismo, a pesar de que había distintos colores políticos, pero nosotros como trabajadores portuarios siempre fuimos un sector muy poderoso, porque nosotros podíamos parar los barcos cuando veíamos injusticias laborales. Los gobiernos en esa época (1965) con Eduardo Frei Montalva, que les daba la oportunidad a todos. En el 73 hay un quiebre democrático y los sindicatos pasan a cerrarse, por lo que hubo una fuga de trabajadores, por tener ideas políticas diferentes muchos éramos perseguidos.

Yo me fui a Venezuela con muchos otros compañeros, el año 77, porque la persecución no sólo era para nosotros, sino que también para nuestro grupo familiar.

Éramos un sector muy poderoso como organización y también teníamos buenas remuneraciones.

2) Se nos fueron quitando las conquistas que habíamos ganado. Se nos quitó las horas extraordinarias, se nos implantó un tercer turno que nos costó mucho adquirir ya que eran de amanecida, por lo que mermaban la salud de las personas

y muchas personas incluso tuvieron que jubilar por incapacidad mental, se vio mucho eso y es por el sistema agobiante.

Los cambios tecnológicos fueron en el sentido que ya empezaron a modernizarse los puertos cuando las mercaderías llegaban en contenedor, por lo que los almacenes ya no eran necesarios y por tanto fueron cortando la mano de obra. Antes había cuadrillas de ocho personas por bodegas, la empresa portuaria trabajaba del muelle hacia afuera y los estibadores eran del buque hacia adentro, dependíamos de distintas formas de trabajo y eso se terminó y se estandarizó en un sistema donde el trabajador tenía que trabajar tanto en el muelle como en las bodegas de los buques, teníamos que hacer distintas faenas, por ejemplo, habían grueros eléctricos, grueros móviles, capataces, movilizadores, palimetrístas, tarjadores. Ahora actualmente eso se terminó porque el trabajador tiene que saber todas esas funciones, tenían que trabajar en las huinchas de los buques, si necesitaban un puesto de capataz tenían que ir a suplir de capataz, si tenía que ir a barrer, tenía que ir a barrer esa misma persona, eso nos denigró porque nosotros nos sentíamos abusados en el sistema de la dictadura, nos sentíamos de que éramos hombres que teníamos que cumplir con un horario y rendir lo que ellos pagaban por valores, o sea, ellos pagaban cierto valor y había que rendir ese valor. Eso a nosotros nos fue mermando, porque no se vio nuestras capacidades

3) Dentro del régimen militar terminaron los sindicatos, perdimos muchas conquistas. Como anécdota yo le puedo contar que dentro de los convenios que teníamos nosotros dentro de la empresa misma, tuvimos un reajuste del orden del 30% , que se repartía en maquinarias que nosotros aportábamos a la empresa portuaria, ya que eran muy deficientes, tuvimos un plan habitacional, donde nosotros con una pequeña cuota podíamos tener la posibilidad de tener nuestra propia vivienda, eso con el golpe militar, como se terminaron las organizaciones, todo ese caudal de dinero fue traspasado a la empresa portuaria.

4) Mire cuando nosotros, no solamente yo, si no que casi todas las personas que anhelamos volver nuevamente, el peor daño que se hizo dentro del régimen que se hizo fue crear el famoso el sistema previsional actual, donde ahora el trabajador tiene que aportar su previsión, antes aportaba un porcentaje mayoritario el empleador y un porcentaje menor el empleado, un aporte hablábamos del 23% el empleador y un 3% el empleado. Hoy día, el empleado es el que tiene que aportar toda su previsión y eso fue causa del cambio previsional.

Ahora usted no trabaja 8 horas, si no 12 o lo que el patrón diga. Porque en estos momentos las personas que han estudiado, que tienen una profesión, no tienen trabajo, porque ahora los trabajos están reducidos, puede ser el sistema económico o la crisis que está pasando los países subdesarrollados, pero también esas personas tienen que ir a trabajar en lo que venga, porque no hay trabajo, no hay industrias, no se han creado industrias, nos hemos quedado estancados, y eso ha sido un retroceso yo creo en el país desde que empezó todos estos sistemas. Hablemos de igualmente yo le puedo hablar de educación, la educación ahora es municipalizada, antes dependía del ministerio de educación, hablemos de la salud en igual forma, hemos ido retrocediendo. Ha habido un retroceso y muy grande, hay una frustración grande dentro de la juventud misma.

5) En absoluto, no se cumplieron. Hemos sido reducidos y ahora los sistemas monooperadores que existen en el Puerto, cada día se están estrechando más. He tenido la oportunidad de conversar con trabajadores del puerto, donde ellos nos dicen que el trabajo es estresante, la modernización no va acorde con los sueldos, con las expectativas de vida del trabajador, porque los sueldos son cada día más bajos y las modernizaciones van achicando, van creando cesantía y ese es el problema que hay. En otras partes, hablemos de Asia, donde la modernización también ha ido avanzado pero a la vez la persona tiene su estándar de vida un poco más holgado que acá.

6) Siguió siendo tal cual como era, porque el sistema constitucional en Chile no se ha cambiado, de la constitución del 80 ha habido sólo pinceladas. Esta la reforma previsional de ahora, no da soluciones al trabajador ni a la dueña de casa, hoy día usted puede ver que nosotros como pensionados en éste momento no tenemos ninguna garantía, no hemos logrado absolutamente nada. Y la mujer en sí hoy día para poder obtener una pensión de gracia tiene que tener 65 años de edad, eso también considero que fue un retroceso en vez de haber tenido un avance. Dentro de la concertación no ha habido voluntad política para cambiar lo que todos queremos. ¿Qué es lo que quiere la gente? Que aquí haya una AFP estatal, o que volvamos a las cajas antiguas, si nunca las cajas antiguas quebraron, fue una forma de cambiar el sistema porque le favorecían a los grandes empresarios a los grandes consorcios les favorecía esto. Pero las cajas nunca han quebrado. Otra cosa importante, porque si era tan bueno el sistema de AFP, ¿Porque las fuerzas armadas siguen siendo de CAPREDENA?, ¿Porqué ellos pueden jubilar a los 20

años de servicio?. Son cosas que nos preguntamos, además la concertación siempre ha evadido cuando se les hacen esas preguntas.

7) Mire porque justamente todo esto que le estoy explicando lo veíamos venir, la privatización significaba cesantía, porque las empresas al pasar al sector privado, indudablemente el sector privado donde habían cuatro personas iban a dejar 2 y ellos tendrían que suplir lo que hacía los 4, y eso en todo ámbito, no solamente en el puerto, en todo ámbito ha pasado lo mismo, donde habían 5 personas, ahora la hacen 2 personas y así sucesivamente.

Cuando yo volví en el 77, y ya había empezado la privatización, porque se formaron aquí en el puerto, se formaron las empresas de estiba y desestiba que fue una forma de penetrar la privatización en el puerto, porque empezaron a sectorizar, lo que lo hacían antes la empresa portuaria ahora lo hacía las compañías a través de estas empresas de estiba y desestiba. Estoy hablando de la sudamericana, de SAAM, de COSEM, se crearon estas empresas para justamente ir disminuyendo gente e iban ocupando otros cargos, las mismas personas que debían ocupar 2 o 3 cargos.

8) Bueno ahí hubieron me acuerdo yo, el “Puertazo”, debido a que ya estaban dejando este sistema monooperador, que opera una sola empresa y no varias, porque el multioperador eran varias, donde también pidieron participación los trabajadores y no se la dieron, porque ya estaba todo listo y lo aplicaron.

Yo recuerdo uno de los grandes movimientos de los portuarios, yo ya estaba de vuelta acá pero estaba en el sector pasivo, del “Puertazo”, donde los portuarios pudieron hacer sus reclamos, pero entre comillas porque también las fuerzas lamentablemente dentro del sector se dedicaron a dividir los sindicatos, usted puede ver que ahora el sector portuario esta dividió en muchos sindicatos. Hay sindicatos como la COTRAPORCHI, la CONGEMAR, etc, etc. Donde cada uno camina por su lado, depende de donde le apreté el zapato, porque aquí hay sindicatos que apoyan a las empresas y son contratados de las empresas, cómo están los eventuales en este momento. Hoy prácticamente a lo que se quiere llegar es que la gente sea eventual, eso significa de que día trabajado día pagado, sin previsión sin nada.

9) Mire en el Puertazo participamos muchas organizaciones no solamente de los puertos, porque se integró la salud, se integraron los profesores, los empleados

fiscales y fue una marcha muy bien organizada y creo que fue el primer anuncio de que el gobierno pudiera ver lo que estaba sucediendo las injusticias. Pero en el fondo, no ha tenido mayormente resultados, porque las privatizaciones han seguido iguales y ahora están con el problema del espigón no es cierto. Tuvimos participación nosotros también porque como ex portuarios y sector pasivo teníamos que apoyar a nuestros compañeros que ahora están sufriendo lo que sufrimos nosotros cuando estuvimos para el golpe militar, en menor escala tal vez porque ahora hay un poco más de libertad y de expresarnos, pero están sufriendo las consecuencias de este sistema privatizado.

10) e. Bueno yo cuando dejé de trabajar en el puerto el año 77, yo era delegado de un partido político y a la vez pertenecía también al comité de grúas móviles y era delegado del departamento, yo fui en ese tiempo, era relativamente joven también, cuando empezamos a perder nuestras conquistas, vimos que la empresa portuaria ya no era como tal, donde nosotros no sabíamos, cuando salíamos en la mañana no sabíamos si íbamos a llegar o no, ya que al entrar al puerto había una lista, la puerta Varas como la salida de Aduana, habían listas donde usted no sabía si iba al container o quedaba libre. Se trabajaba en forma en forma muy...muy nerviosa, digámoslo así. Donde en las mañanas nos despedíamos de la familia y no sabíamos si íbamos a volver o no. Entonces era un clima muy tenso donde habían cambios todos los días, donde habían ordenes que nosotros nos estamos acostumbrados, órdenes dictatoriales, como por ejemplo nos hacían formar los primeros días del golpe militar, incluso había un funcionario que era militar, que después supimos que era militar que nos quería hacer cantar hasta la canción nacional. Era un ambiente muy tenso y después empezamos a perder conquistas, hasta que me decidí, aparte de eso a mí me amenazaron también que no podía seguir como delegado porque iba a tener problemas que se yo, o sea amenazas, sobre todo la amenaza familiar, ellos llegaron a la casa también a verme si yo tenía, cómo lo que pasó en todas partes que si teníamos panfletos que se yo de paridos y cosas. Entonces en ese ambiente y ya viendo una posibilidad en Venezuela que necesitaban operadores de maquinaria pesada, yo era operador de maquinaria pesada en ese tiempo emigré y así estuve del 77 al 85 cierto, estuve trabajando allá donde gané mi plata para poder mantener a mi familia acá en Chile, darles la educación a mis hijas. En el año 85 yo volví nuevamente, donde entré nuevamente a la empresa a una de estiba y desestiba y posteriormente ya pude jubilar en el 95, hasta donde trabajé en el puerto en la compañía sudamericana en ese tiempo COSEM.

11) f. Yo en este momento soy presidente de la sociedad de jubilados portuarios, donde hacemos labores también sociales más que nada, tenemos muy buenos beneficios para los socios que ya todos están en edad muy avanzada, ayudamos en la parte de salud, hacemos paseo, una labor social de entretención, porque ahora ya en nuestra etapa de la vida tenemos que tratar de ver la forma de ayudar a las personas que no tienen la posibilidad por las pensiones que son muy bajas sobre todo las montepiadas de darles una vida más llevadera y con más actividades.

12) g. Mi vida cambió en el sentido de mayor tranquilidad ya que en el puerto trabajábamos muchos turnos, no teníamos la posibilidad de disfrutar de nuestra familia, ahora podemos disfrutar de nuestros nietos, pero ahora podemos planificar el día sábado decir ya nos vamos a ir a tal parte, voy a salir con mis nietos, voy a ir a darles una vuelta en lancha. Lo que antes yo no podía hacerlo con mis hijas, porque no sabía si iba a trabajar el día sábado o domingo, si en la noche o en la mañana no sabíamos. Eso ha cambiado fundamentalmente. Pero nuestra inquietud como dirigente siempre esta porque muchos no pueden hacerlo, o muchas personas están solas, nuestra preocupación ahora son nuestros viejos. Yo la parte social y recreativa le pongo un 7 al gobierno porque sí se ha preocupado de esa parte, por medio de SERNATUR y nosotros aprovechamos eso para poder sacar a nuestros socios que viven muy solitos algunos.

13) h. Lo que pasa es lo siguiente, antiguamente aquí el puerto era el "Puerto" en el sentido del sector, no el puerto el puerto en sí donde se trabajaba si no que habían muchos negocios, se compartía más, la gente andaba más tranquila, no como ahora que en este momento en que una se cerraron muchos negocios cierto, hablemos de restaurantes, bares, de todo nivel. Había mayor actividad comercial, más entretenciones, donde uno podía, la persona mayor podía disfrutar con su familia y compañeros de trabajo o amigos, lo que hoy no existe, hoy solamente son los pub y nosotros los viejos no cabemos ahí, no hay lugares de esparcimiento para las personas mayores, había mucha más actividad, hoy el puerto está muerto, hoy usted ve por la calle Serrano negocios cerrados, y los que hay sobreviven. Y esto prácticamente a dividido lo que es el sector portuario con la comunidad en sí, es por esto que ha ido muriendo, porque ahora ya no hay también el poder adquisitivo que había antes en donde uno se podía dar sus gustos, alcanza para sobrevivir no más.