



## **Modernización y estructura social en el puerto de San Antonio**

FABIÁN MARCELO COFRÉ ESCÁRATE  
CAROLINNE ALISON VILLARROEL MANZANO

Memoria para optar al Título de Sociólogo/a

Profesora guía:

Belén Paredes Canales

Valparaíso, Chile

2020



# ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN .....	8
2. PREGUNTAS Y OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN .....	10
3. FORMULACIÓN Y CONTEXTUALIZACIÓN .....	11
3.1. La modernización como problemática social.....	11
3.2. Procesos de las ciudades puerto y de San Antonio.....	14
3.3. Justificación y relevancia.....	16
4. MARCO TEÓRICO.....	19
4.1. Revisión de literatura y estado del arte.....	19
4.1.1 La Modernización y el ente productivo .....	19
4.1.2 Transición portuaria.....	22
4.1.3 Aspectos negativos: lo que falta por estudiar en el área de modernización y puerto.....	24
4.1.4 Aspectos positivos: estudios a retomar dentro de la investigación .....	25
4.2. Modernidad y modernización.....	25
4.3. Modernización tecnológica .....	29
4.4. Estructura social .....	30
4.5. Estructura y modelos laborales.....	33
5. DISEÑO METODOLÓGICO.....	36
5.1. Enfoque metodológico.....	36
5.2. Métodos y técnicas de producción de datos.....	37

5.3. Diseño Muestral .....	39
5.4. Plan y técnica de análisis de datos .....	42
5.5. Consideraciones éticas.....	46
5.5.1. Criterios de calidad .....	46
5.5.2 Ética .....	47
6. ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS.....	49
6.1 Monopolización de la operación portuaria: 1950 - 1970.....	50
6.2 Declive del modelo portuario: 1971 - 1990.....	52
6.3 Privatización y reestructuración portuaria: 1991 - 2019 .....	54
6.4 Modernización portuaria y estructura social.....	56
7. CONCLUSIONES .....	64
8. REFERENCIAS.....	68
9. GLOSARIO .....	71
10. ANEXOS Y APÉNDICES .....	72

## ÍNDICE DE TABLAS

TABLA 1: Muestra.....	41
TABLA 2 Plan de análisis.....	43
TABLA 3: Operacionalización de variables .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
TABLA 4: Matriz fotográfico .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
TABLA 5: Actores presentes durante 1950-1970 .....	51
TABLA 6: Actores presentes durante 1971-1990 .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
TABLA 7: Actores presentes durante 1991-2019 .....	55
TABLA 8: Primer periodo de cambios en el puerto .....	58
TABLA 9: Segundo periodo de cambios en el puerto .....	60

## ÍNDICE DE ÍNDICE DE CUADROS E ILUSTRACIONES

FIGURA 1: Terminales portuarios de San Antonio .....	15
FIGURA 2: Red de actores en el puerto 1950-1990.....	63
FIGURA 3: Red de actores en el puerto 1990-2019.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
GRÁFICO 1: Uidad de toneladas transferidas en los puertos de San Antonio, Valparaíso y San Vicente .....	73

## **Modernización y estructura social en el puerto de San Antonio**

**Resumen:** La modernidad y la modernización como tal nunca son un fenómeno aislado, son factores que se van compenetrando entre sí, más sobre todo si esta situación implica un cambio estructural de un determinado lugar. Pues bien, San Antonio como ciudad y puerto atraviesa por este cambio social, económico y estructural, que trae consigo la incorporación al mundo moderno e interconectado. Puntualmente, a nivel portuario esto no solamente afecta en temas de infraestructura o meramente tratados comerciales con otros países, sino más bien que afecta su funcionamiento interno y la red de actores que este genera, contabilizando tanto actores humanos como no humanos, es decir, el personal cualificado y cómo este se relaciona con su entorno y el aparataje tecnológico que interactúan. Pues, esta relación se complejiza a corde la integración de nuevos factores y tipos de empleo que van apareciendo, ya que la relación existente no es la misma en los años 50' que, en la actualidad, es decir, su red actoral, relaciones y protagonismo varía según la época.

**Palabras claves:** Modernización - Puerto - Estructura social - Actor humano - Actor no humano

## **Modernization and social structure in the port of San Antonio**

**Abstract:** Modernity and modernization as such are never an isolated phenomenon; they are factors that are intermingling with each other, especially if this situation implies a structural change of a certain place. Well, San Antonio as a city and port is going through this social, economic and structural change, which brings with it the incorporation into the modern and interconnected world. Specifically, at the port level, this not only affects infrastructure issues or merely trade agreements with other countries, but rather affects their internal functioning and the network of actors that it generates, accounting for both human and non-human actors, that is, the qualified personnel and how this relates to their environment and the technological equipment they interact with. Well, this relationship is complicated by the integration of new factors and types of employment that appear, since the existing relationship is not the same in the 50s' as at present, that is, its acting network, relationships and prominence It varies according to the time.

**Keywords:** Modernization - Port - Social structure - Human actor - Non-human actor

# 1.

## INTRODUCCIÓN

Históricamente todo proceso (dentro de cualquier ámbito) conlleva situaciones de altos y bajos, así como sus consecuencias, ya sean cuestiones del tipo económica, laboral, social, personal, etc., hecho que tiende a dejar su marca tras su paso. Cuestión que de igual manera se puede abordar positiva o negativamente de acuerdo al contexto en que se aborda, y, el efecto que surte.

Indudablemente, si hablamos de procesos que pueden ser vistos desde un espectro positivo o negativo es la modernización portuaria en San Antonio puntualmente, pues, cuenta como hilo conductor de fenómeno cambiante, que puede ser observado y estudiado desde un espectro sociológico. Si hacemos un breve recuento de cómo partió todo hasta la actualidad, la retrospectiva de transformación es abismal.

La modernización y la estructura social portuaria en San Antonio es una cuestión intrínsecamente conectada, pues, para explicar esta investigación es necesario apelar al proceso de cambio que se ha vivido dentro de este espacio.

La reestructuración económica, social, espacial, cultural y tecnológica, se comprende mediante la llegada de la racionalización instrumental como paradigma dominante a partir de la segunda mitad de la década de los años 70', rompiendo y rehaciendo nuevos esquemas dentro de la estructura social portuaria, incorporando nuevos actores tanto humanos como no humanos.

Luego en el año 97' ocurre el mayor cambio a nivel nacional en los sectores portuarios, el que abriría paso a una modernización más acabada y de manera fulminante dentro del cierre de milenio, la cual sería la privatización de las empresas estatales portuarias.

Ya en pleno 2020 se dará comienzo al proyecto Mega Puerto, el cual consiste ampliar la infraestructura y espacio del puerto de San Antonio, llegando a la cúspide máxima de la modernización tecnológica y también laboral.

Sin duda, el proceso de crecimiento que ha tenido el puerto desde mediados del siglo XX ha sido histórico, logrando ser un fenómeno que atrae a ser estudiado sociológicamente, ya sea por sus distintos períodos de cambio describiendo la economía del país e internacional, o por su estructura social la cual ha ido cambiando con el paso de los años.

Para realizar a cabo este trabajo se ha utilizado una metodología cualitativa, para la que se ha desarrollado un estudio de caso sobre el puerto de San Antonio, con el principal objetivo de analizar la relación de la modernización portuaria y la modificación de la estructura social de los trabajadores portuarios, indagando cómo esta ha ido mutando desde mediados del siglo XX hasta el día de hoy, reconociendo así los períodos más importantes para el puerto, además, de estudiar cómo los cambios tecnológicos han afectado la estructura social portuaria, logrando identificar actores y las mismas redes de relaciones que se han creado dentro de este rubro.

Gracias a la información recopilada a través de las entrevistas a portuarios pertenecientes al proceso de privatización portuaria y del análisis fotográfico del proceso de modernización del puerto, la sociología puede recabar dentro de un fenómeno que está en constante cambio como lo es el puerto y sus componentes, abriendo paso al uso de esta disciplina a una unidad macro, la cual explica en su historia de cambio, el proceso de modernización laboral que ha existido en Chile, específicamente en el puerto.

## 2.

# PREGUNTAS Y OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN

### **Preguntas de investigación**

¿Cómo se relaciona la modernización tecnológica con la estructura social de los trabajadores portuarios de San Antonio?

### **Objetivo general**

Analizar la relación de la modernización portuaria y la modificación de la estructura social de los trabajadores portuarios de San Antonio.

### **Objetivos específicos**

- i. Describir los periodos significativos de la modernización tecnológica portuaria a partir de la mitad del siglo XX en el puerto de San Antonio.
- ii. Identificar los cambios tecnológicos que han conformado y reconfigurado la estructura social de los trabajadores portuarios de San Antonio a partir de la mitad del siglo XX.
- iii. Describir la estructura social de los trabajadores portuarios, en relación a cada período de modernización y cambio tecnológico.

### 3.

## FORMULACIÓN Y CONTEXTUALIZACIÓN

### 3.1. La modernización como problemática social

Los estudios sobre la modernidad y la modernización en América Latina han comprendido el desarrollo cultural, económico, político y social como una profundización del pensamiento racional, el que paulatinamente, y a partir de los cambios sociales, ha decantado en distintas prácticas resultantes de la relación entre el individuo y su proceso de socialización en los diversos ámbitos en los que este debe desarrollarse.

Uno de estos ámbitos es el del trabajo, donde la tecnificación y la consiguiente modernización tecnológica en determinados escenarios, ha generado la configuración y reconfiguración de nuevos actores sociales, ya no siendo la simple relación entre X e Y, sino más bien entre X, Y, Z, A, B y C, entramando una red de comunicación más difusa y también diferente, como lo plantea Tim Ingold (1990): “desde el inicio, la tecnología fue ubicada firmemente sobre el lado individual de la dicotomía dominante entre individuo y sociedad, mientras que la ciencia fue puesta aparte sobre el lado social” (p. 5). De acuerdo con lo señalado por Ingold, la tecnología se tomaba como una herramienta externa en uso de ayuda humana, sin comprender que existe una especie de reciprocidad interna entre las fuerzas técnicas y las relaciones sociales.

Lo anteriormente descrito, da cuenta de un cambio en las relaciones laborales, tomando en cuenta que el giro no solo en el quehacer funcional de las personas, sino en un proceso de modernización completo que surge desde la descentralización de las instituciones, la flexibilidad laboral y las nuevas dinámicas de (des)integración social (Pérez, 1999).

En Chile, la reestructuración de los actores sociales y de las instituciones en el campo del trabajo se pueden observar distintos periodos de tiempo, en los que ha existido un quiebre y se ha reestructurado lo social, en todo orden de cosas. Por ejemplo, el caso del gran apogeo económico de las salitreras, posteriormente las guerras mundiales, que, si bien nuestro país no fue un actor clave, de alguna u otra manera estuvo involucrado, la propia dictadura militar, la restitución de la democracia y la época actual que vivimos. Es decir, todo acto sociohistórico siempre tiene alguna repercusión dentro de la estructura social conocida, y por ende también van cambiando los modelos económicos y políticos que permiten adaptar y modificar constantemente el plano y funcionamiento de cada uno de los actores en su campo laboral, perteneciendo a nuevas instituciones, cumpliendo nuevas funciones o adaptándose a los cambios tecnológicos.

En base a lo anterior, es preciso señalar que el surgimiento de nuevas dinámicas de acción dentro de los distintos sistemas de empleo ha generado un ajuste en las nuevas normas institucionales y estructurales impuestas.

En el caso de la dictadura chilena surgieron cambios drásticos a nivel nacional dentro de todo ámbito, pues el Estado de Bienestar que se concebía hasta ese entonces fue reemplazado totalmente por un sistema político-económico totalmente nuevo, el cual comienza a privatizar en su gran mayoría las empresas estatales, asegurando la producción de bienes y servicios sociales dentro del país, como lo fue el caso de la educación, salud, vivienda y las pensiones (Hachette, 2000, p. 113), lo que produjo en Chile “una privatización del poder económico, político, educacional y comunicacional en una pequeña elite de poder empresarial” (Vergara, 2005, p. 6).

Bajo este contexto, el hecho de privatizar los distintos pilares sociales, la estructura de cada uno cambia, esa simple relación entre el Estado y una Institución ya no es la misma, pasa a involucrar nuevos actores que van dando paso a una nueva orgánica dentro del sistema. Es decir, volvemos un poco al tema anterior, la ecuación se complejiza cada vez más, ya no es X y Z, ahora se complementan con A, B y C, generando una dinámica más elaborada en cuanto actores y la red de relaciones que se va articulando detrás.

Todo lo descrito se ve fuertemente representado en el empleo portuario, el cual es un ejemplo de esta reestructuración social e institucional, por dos aspectos importantes:

1. El cambio vivido en la década de los años 80, en que nuestro país pasa de un modelo manufacturero a un modelo económico exportador, posicionando al puerto como actor fundamental en la logística basada en el intercambio de commodities. De manera consecutiva, a finales de los años 90 comienza a gestarse una revolución tecnológica propia de los nuevos tratados a los que adhiere Chile (TLC<sup>1</sup>), reconfigurando totalmente el actuar del trabajo portuario y los actores que se desempeñan dentro del mismo. Lo que dio pie a una nueva forma de expansión y ocupación de concebir el escenario portuario, promoviendo las competencias entre puertos exteriores a nivel nacional e internacional en el manejo empresarial.
2. En el año 1997 se aprueba la Ley 19.542 que promulga la creación de diez Empresas Portuarias a lo largo del país, entregando facultades autónomas a estas instituciones tanto en su patrimonio como en la elaboración de un Plan Maestro que debe “considerar áreas necesarias al interior de los recintos portuarios para la realización de actividades pesqueras, industriales, turísticas, recreativas, de transporte marítimo, remolque, construcción o reparación de naves, en el evento en que éstas se estén desarrollando” (Ley N° 19542, 1997).

Los dos puntos mencionados anteriormente, trajeron consigo la irrupción de empresas privadas en un sector que era netamente manejado por el Estado chileno, significando un cambio institucional y tecnológico que reconfiguró la estructura social de los actores involucrados en el empleo portuario.

Es decir, se implementan nuevas dinámicas asociadas al funcionamiento del puerto y el empleo dentro del mismo, lo que lleva a un reacondicionamiento de las nuevas condiciones laborales, pues, ya no trata simplemente de la manipulación manual de la fuerza de trabajo, la irrupción tecnológica reestructura completamente esta relación, pasando de obrero,

---

<sup>1</sup> Tratado de libre comercio.

gráneles, buques y capataz a obrero, máquina, carga pesada, buques, mantenimiento y supervisión. Por tanto, la articulación de relaciones dentro del espacio portuario se va complejizando a partir del grado de implicancia que tenga el actor humano y la máquina.

### **3.2. Procesos de las ciudades puerto y de San Antonio**

Según el ranking 2017 de la CEPAL, en Chile existen tres puertos dentro de los treinta con mayor movimiento de contenedores en Latinoamérica. El primer puerto a nivel nacional y el décimo a nivel Latinoamericano es San Antonio, que posee la cantidad de transferencia de poco más de un millón de TEU<sup>2</sup> (Unidad equivalente a 20 pies cúbicos). En segundo lugar, se encuentra el puerto vecino de Valparaíso, generando en 2017 un millón de TEU, ubicado en la posición 16 a nivel Latinoamericano, y, el tercer lugar se encuentra el Puerto de San Vicente en Talcahuano, manejando una cantidad de quinientos mil TEU, y se ubica en el lugar número 28 en el ranking Latinoamericano (CEPAL, 2018).

Es importante analizar la trayectoria de transferencia de tonelaje de los tres puertos mencionados para hacer un contraste en nuestra investigación, en el gráfico 1 (ver anexo) se encuentran las estadísticas de San Antonio, Valparaíso, y San Vicente desde el año 2004 hasta el año 2017, pues da cuenta que San Antonio logra aumentar considerablemente a los once millones de t.<sup>3</sup> Gracias también a la modernización tecnológica que entrega mejores recursos y herramientas para realizar las labores portuarias, lo que contribuye al aumento de la producción.

Si bien todos los puertos han tenido un constante crecimiento a lo largo del tiempo, San Antonio siempre lideró las estadísticas, considerando a su vez que es una ciudad más pequeña que Valparaíso en cuanto a superficie, no obstante, San Antonio posee una mayor

---

<sup>2</sup> TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) hace referencia a una medida inexacta utilizada dentro del transporte marítimo, la cual se expresa en contenedores.

<sup>3</sup> Toneladas.

ocupación de espacio en lo que respecta al puerto. Esto se debe a la modernización portuaria, que ha potenciado una mejor infraestructura y mayor gestión de recursos.

La literatura indica que desde que San Antonio fue declarado como “Puerto Mayor” post independencia de Chile en 1810, ha tenido una evolución considerable gracias a la modernización tecnológica, en 1911 empieza a expandirse gracias a una firma francesa (Galtier) y desde ahí ha ido ganando cada vez más terreno para la configuración de su espacio laboral, ya en 1995 deja atrás las cargas graneleras y es destacado por la transferencia de carga y contenedores, (antes de esta época se destacaba por cargas graneleras), gracias a esto se daría paso a reconocerlo como el puerto más importante del país (Mardechile.cl, 2005).

El Puerto de San Antonio actualmente posee 4 terminales, presentados en la figura 1, los cuales están diferenciados por 4 diferentes Empresas el primero de estos es San Antonio Terminal Internacional (STI) que está en el Terminal Molo Sur, también está la Empresa Portuaria San Antonio (Puerto Central) que se ocupa del Terminal Espigón, el Terminal Norte (especialidad gráneles) estaría administrado por Puerto Panul y finalmente el Terminal Policarpo Toro (especialidad líquidos), que sería el llamado “sitio 9”, que actualmente lo maneja EPSA, Empresa Portuaria San Antonio (EPSA) (Mardechile.cl, 2005).

**Figura 1:** Terminales portuarios de San Antonio



**Fuente:** Puerto de San Antonio, 2018.

Con la aprobación del Proyecto Megapuerto a principio del año 2018 se espera llegar a la cúspide de la modernización portuaria nacional, comenzando obras el año 2020 y estar en completo funcionamiento el 2026. Este proyecto tiene como propósito adquirir e invertir en altas sumas de recursos, además de una nueva expansión a nivel territorial para una mayor infraestructura, la cual tendría 3700 metros de longitud, implementando dos terminales que serían Sur 1 y Sur 2, en que cada uno de estos poseería 90 hectáreas. Lo descrito generará una nueva etapa de modernización en el campo del trabajo y en la dinámica del empleo portuario.

### **3.3. Justificación y relevancia**

Al plantear el puerto como un espacio donde se visualiza la modernización de las instituciones, los cambios tecnológicos y la reconfiguración de nuevos actores en el campo del trabajo y del empleo, estamos dando cuenta de un proceso que si bien ha ocurrido en distintas etapas en su historia, no ha estado exento de conflictos sociales en el proceso de adaptación, lo que podría analizarse de mejor manera si se comprende el proceso de individuación que han llevado los actores sociales parte de esta estructura

Dado lo anterior es relevante, en primera instancia, conocer los procesos históricos significativos en donde la modernización tecnológica ha dejado cambios en la estructura social de los trabajadores portuarios, en segunda instancia, cuáles han sido estos cambios tecnológicos relevantes del periodo, para finalmente describir la configuración y reconfiguración de la estructura social, concluyendo como el proceso de adaptación, diferencia entre grupos y nuevos roles son una representación de un nueva forma de comprender el escenario social portuario, que dejan a la vista una perspectiva de análisis provechosa para la sociología.

En vista de los antecedentes aportados respecto a las Ciudades Puerto en Chile, nos parece que el Puerto de San Antonio es un espacio de estudio importante para dirigir

nuestra investigación, debido a su posición como puerto principal chileno, además, de estar dentro de los puertos con mayor movimiento en Latinoamérica, producto a los diferentes cambios estructurales, territoriales y tecnológicos que ha sufrido. Por lo que, es interesante conocer las diferentes perspectivas que tienen los portuarios en función de los propios cambios dentro de su estructura social laboral, a contar del siglo XX, hasta ad-ports del Megapuerto, con su realización en 2020.

En lo que respecta al Mega Puerto, además de generar una contribución a la comuna, aumentar el empleo y preocuparse sobre especializarse en el desarrollo de la disciplina logística, (Soychile.cl, 2018), también trae de la mano el Proyecto de Logística Ferroportuaria, interviniendo con más terreno para llevar a cabo este plan de transferencia de carga por ferrocarriles desde San Antonio a Santiago, contribuyendo en la conectividad del puerto y la capital teniendo una fecha propuesta para el 2030 (EFE, 2018).

En relación con lo anterior, nuestra relevancia práctica, tiene que ver, con el hecho de indagar sobre una temática enmarcada dentro de un proceso histórico de modernización tecnológica, 22 años después se sigue modificando directamente la infraestructura material, las instituciones y la red social portuaria adhiriendo más actores, tanto humanos como no humanos. A nivel local, el proceso de privatización y modernización tecnológica de los puertos en Chile ha reconfigurado el funcionamiento del puerto de San Antonio, implementando nuevas condiciones laborales, encargándose de institucionalizar el empleo y también de conformar una estructura social más compleja dentro del sector portuario.

Asimismo, estando en el contexto previo al Megapuerto, se podrá analizar la estructura social de los trabajadores portuarios hasta hoy, logrando describir la evolución que se obtiene a partir de la modernización portuaria, sentando bases para entender o estimar cómo será la próxima generación de actores que conformará el Mega Puerto.

Nos interesa llevar a cabo un estudio sociológico para esta problemática para comprender la estructura social del mundo portuario más cercano a nosotros, buscando la implementación de una propuesta atrayente, sentando bases desde la sociología de la

tecnología en lo que sería la modernización de recursos, institucionalización del empleo y análisis de actor-red. Para gestar un estudio que no solo contribuya a la academia, sino también al trabajo práctico en relación con puertos y sus respectivas modificaciones estructurales que se han desarrollado con el tiempo.

Por último, la base de este trabajo y elección de esta temática tiene como punto de partida nuestros propios intereses. Por un lado, ambos autores tenemos cercanía con San Antonio hasta el día de hoy, por lo que existe un deseo de contribución al puerto y a la ciudad. Y por otro ámbito, el antecedente de tener familiares portuarios, manteniendo el interés de seguir contribuyendo nuestro conocimiento respecto al sector portuario, comprendiendo en el mundo en el que viven, así como también, conocer las perspectivas que tienen acerca de las modificaciones que ha traído el proceso de modernización portuaria y el paso al proyecto Mega Puerto.

## **4.**

# **MARCO TEÓRICO**

### **4.1. Revisión de literatura y estado del arte**

#### **4.1.1 La Modernización y el ente productivo**

En lo que respecta a estudios realizados acerca de la modernización tecnológica y la pertinente reconfiguración orgánica industrial que genera la intromisión de este fenómeno, es que los autores Carrillo y Ramírez (1990), hacen una investigación encausada en la modernización tecnológica y los cambios que se generan organizacionales dentro de la industria maquiladora exportadora en México, a partir del Tratado Trilateral de Acuerdo de Libre Comercio, que genera el fortalecimiento y expansión de esta industria.

Bajo este contexto, la industria maquiladora de exportación o IME es considerada una de las industrias más dinámicas a nivel nacional, llegando al punto de ser la segunda fuente económica con más ganancias generadas en México después del petróleo. Además de tomar en cuenta que es uno de los sectores que genera la mayor tasa de empleo en la manufactura. Y, por consecuencia la red que va construyendo es mucho más grande y compleja con la inclusión del factor de modernización (Carrillo & Ramírez, 1990).

Es por este motivo, que los autores van a comprender el complejo escenario de trasfondo que tiene el desarrollo de la IME, teniendo una constante implicación de modernización durante los años noventa. Pues, de algún modo se les es difuso encasillar la etapa en la que se encuentran producto de las transformaciones productivas y organizacionales propias de la industria. Lo que da como resultado un choque antagónico a nivel empresarial, en el cual coexisten distintas etapas o procesos de la modernización tecnológica.

En este sentido, Carrillo y Ramírez (1990), hacen alusión a tres momentos que se pueden apreciar dentro de la industria a nivel productivo, el ensamble tradicional, el postfordismo y por último la manufactura. Cuestión que no se aleja de la realidad si se traduce a cualquier área de trabajo, en el que la propia estructura que la compone se va modernizando con el paso del tiempo y la incorporación de nuevos entes tecnológicos, que requiere desempeñar una labor distinta entorno a esa nueva intromisión. Es por esto, que el trabajo en términos generales “se recalifica por el grado de responsabilidad y participación que exige a los trabajadores un mayor involucramiento en la producción” (Ibíd., p. 60).

El desarrollo de este estudio a pesar de actuar en un área distinta en lo que respecta al ámbito portuario, si se hace cargo de las implicancias que tiene el proceso de modernización dentro de una industria, y como a su vez este proceso afecta directamente dentro de la orgánica empresarial y el entramado de relaciones que se van construyendo. Pues, a groso modo, se establece un hilo conductor desagregado de esta estrecha relación, que históricamente se ha vivido de forma simultánea y conjunta.

Por último, es preciso señalar la importancia y relevancia que le dan los autores a un hecho que muchas veces se da por sentado, y no se le da la importancia real que tiene, ni el correcto trato al entramado de relaciones que se producen tras un fenómeno completamente social, como es la incorporación de nuevos actores de distinto tipo dentro de una industria, reformando completamente el esquema conocido.

Por otra parte, el autor Abramo (1997), realiza un estudio acerca de la importancia que se le atribuye a la gestión de recursos humanos en la configuración de las estrategias de productividad en empresas en procesos de modernización, el cual se basa en la aplicación de una encuesta a establecimientos metalmecánicos y de la industria alimentaria, situado en cinco países de Latinoamérica, Argentina, Brasil, Chile, Colombia y México.

Esta investigación a diferencia de lo realizado por Carrillo y Ramírez, pues Abramo está más centrado en la orgánica del trabajo y la morfología que se construye alrededor de este llevándolo a un contexto de modernización, situación contraria a lo que ocurre con los otros

autores, aunque ambos trabajos enlazan este fenómeno para darle una explicación, tomando distintos puntos de tensión.

En consecuencia con lo anterior, Abramo (1997), va a comprender que todo proceso que involucre la incorporación de nuevas tecnologías y el entramado de los actores productivos de los sectores y países que toma en cuenta dentro de su estudio, se ha visto enfrentado a diversos desafíos y limitaciones de distinto orden, puesto que “las dificultades de inversión, la ausencia de estrategias más sistémicas de innovación y el bajo grado de negociación social que en general ha caracterizado los procesos de reestructuración productiva” (p. 83).

Bajo esta lógica, lo que supone una gestión tecnológica es “la realización de transformaciones más integradas, abarcando también la organización del trabajo y la gestión de los recursos humanos. Nos interesa llamar la atención sobre esa falta de integración, que ha podido observarse a través de la investigación” (Abramo, 1997, p. 93). Es decir, se abarca como un proceso integrado, no como diferentes partes que se van conectando a medida que se relaciona o tiene influencia una por sobre la otra.

En resumen, la propuesta del autor se divide en dos partes:

Las nuevas exigencias en este terreno se relacionarían, por un lado, con la necesidad de operar una base técnica más sofisticada y compleja, con mayor carga de trabajo mental, asociada con el trabajo manual o sustituto del mismo; y por otro, con las características organizacionales de los nuevos paradigmas, que estarían, al mismo tiempo, exigiendo y posibilitando una mejor comunicación entre los trabajadores, un acrecentamiento de la capacidad para trabajar en equipo, y una mayor intervención y creatividad en el proceso de trabajo (Ibíd., p. 94).

Por tanto, el punto de tensión entre la modernización y la orgánica del trabajo que se genera en torno a este, lleva una implicación mucho más compleja que la incorporación de nuevos actores dentro de un esquema de relaciones a partir de este punto de inflexión. Cuestión de la que se hará cargo la presente investigación.

### **4.1.2 Transición portuaria**

Los puertos pueden modificarse para diferentes objetivos, a través de los años han sido fundamentales para el desarrollo económico nacional e internacional, estos poseen determinadas infraestructuras que se han ido modernizando para optimizar sus ocupaciones, hemos de resaltar tres arquetipos (que no necesariamente imposibilitan una función de otra): el primero de esto es para la pesca, ya sea en su versión artesanal o de arrastre industrializada; el segundo es atracción turística, ya sea por ser patrimonio o con el fin de obtener capital a través del turismo; y por último, el trabajo portuario y su principal función económica de exportación, retención y transferencias de cargas.

Para entender la modernización portuaria en Chile, es importante exponer las anteriores tipologías y cómo cada una de estas se han modificado durante este proceso evolutivo.

William Marín (2007), presenta un artículo en el que da a conocer la realidad moderna del rubro pesquero, expone un caso sobre la modernización de la pesca artesanal en la Caleta Los Bronces, el cual, el cambio del sistema económico neoliberal formaliza estos tipos de empleo, acompañado con una modernización de infraestructura, evolución tecnológica e intervención de sectores privados. El autor ocupa el concepto de “híbrido” para caracterizar a este tipo de empleo, que logra mantener su esencia tradicional mediante el discurso de los pesqueros, combinándola con el ideal moderno en su desarrollo que ha impulsado el Estado en un período de globalización económica, renovando este sector.

Si bien existe una disputa cultural en cuanto tradición y modernización de este empleo, Marín (2007) logra diferenciar dos modelos culturales: el tradicional, que lo denomina como “cultura extractiva competitiva”, el cual no está formalizado, sobreexplotando recursos naturales, posee tecnología artesanal para su desarrollo (siendo menos productiva) y básicamente se basa en la competencia individual por lo que no resulta fructífero para la comunidad; por otro lado presenta el enfoque moderno, llamado “cultura sustentable

asociativa” siendo una actividad regulada y también formalizada, conservando los recursos naturales y teniendo presente tecnología industrial, yendo a la par con la modernización.

Por otro lado, la modernización de puertos muchas veces es centralizada en sectores que ya sea por sus ventajas geográficas o mejores infraestructuras pueden obtener mayor producción económica, tal es el caso de San Antonio con el proyecto de Megapuerto, pero también existen opuestos a este que se quedan obsoletos para estas funciones, teniendo que optar por otras alternativas que pueden garantizar que se logre obtener ganancia o por lo menos conservar su espacio.

Siguiendo la idea anterior, la autora Casas (2014) realizó un estudio etnográfico acerca del Puerto Madero en Buenos Aires, Argentina. Analizando la apropiación del espacio urbano en cuanto el proyecto de crecimiento del Puerto Madero (ocupación del espacio público en un lugar turístico e iniciativa de crecimiento laboral portuario), que repercute de tal manera que produce una fragmentación social y espacial en Buenos Aires, pero a la vez plantea y hace notar que existe una desconexión entre el puerto y la ciudad. Exponiendo la situación del viejo puerto, que obtiene un tipo de transformación urbana que se da a través de este proyecto, con fines comerciales dirigido hacia la obtención de capital y aumento del turismo.

Por último, en el sector portuario y su producción, para comprender el contexto de San Antonio, dirigiremos esta parte del segmento para conocer las particularidades del proceso de modernización de los puertos dirigidos hacia el comercio.

Doerr (2011) nos presenta un encuadre histórico del desarrollo portuario en Chile, explicando su trayectoria evolutiva desde la década de los 90, en donde se pone en marcha la ley 19.542 en 1997 para que exista una mejora sustancial en los puertos de carácter estatal que existen en el país, pero estos no lograrían llegar a la cúspide de su productividad hasta que el sector privado pudiera ser partícipe para invertir en el sector portuario, trayendo consigo mejoras de infraestructura, tecnología y recursos a los puertos de carácter estatal, por lo que su intervención logró dar paso a la competencia nacional e internacional,

pero estos siguen en una constante tensión para ir acorde al ideal moderno, a veces siendo imposibilitado por las políticas portuarias que existen en el país.

El puerto cada año va avanzando de la mano con la modernización, buscando el progreso económico desde sus diferentes facetas, ya no sólo es una producción nacional, sino logra ser un punto de conexión con diferentes culturas, logrando ser un nodo mayor al que se podría imaginar, formando parte de una red internacional, que gracias a la evolución portuaria que ha tenido el país, logró posicionarse dentro de los más destacados en Latinoamérica.

#### **4.1.3 Aspectos negativos: lo que falta por estudiar en el área de modernización y puerto**

La gran falencia detectada dentro de la literatura encontrada acerca del tema fue la falta de estudios sociológicos propiamente tal, pues, la gran mayoría de información recabada remite al área urbana, hablando de los cambios estructurales del puerto en cuestión, y el emplazamiento de este dentro de la ciudad, o en su defecto, realizan una reconstrucción más economicista del tema.

Si bien es cierta la mención del latente proceso de reestructuración y modernización que viven los puertos, no profundizan más allá el asunto, pues, es vista como una consecuencia innegable y a su vez inevitable de todo ente productivo. El punto es cuestión no es que los estudios se consideren buenos o malos, sino más bien, la sobreproducción intelectual de la misma temática, ya que, el hecho de poner el foco en sólo una temática en específico de cierto modo limita la posibilidad de comprender todos los componentes involucrados en un fenómeno determinado.

No obstante, este punto también puede ser abordado desde dos perspectivas, por un lado, está el posicionamiento más crítico estableciendo una innegable falta de estudios más interdisciplinarios respecto al tema, haciendo converger distintas áreas de estudios para dar una explicación más completa en torno a lo qué ha pasado con el puerto y a su vez con el gremio de trabajadores portuarios.

Por contraparte, esta situación resulta un tanto alentadora, pues a pesar de que innumerables veces se escucha que “todo ha sido investigado” y/o “ya todo está escrito” resulta un tanto desafiante, pues, no es del todo mentira, lo que sí termina resultando atrayente es darle un nuevo enfoque a lo ya investigado. Ya qué, no se está descubriendo algo completamente nuevo, sino que, es saber aprovechar las herramientas y darle un nuevo enfoque a lo ya sabido, como lo es el caso de esta investigación.

#### **4.1.4 Aspectos positivos: estudios a retomar dentro de la investigación**

Por otra parte, dentro de los aspectos positivos encontrados en la literatura es la diversidad de estudios que abordan la temática portuaria y/o el efecto que trae consigo el proceso de modernización, de manera que resultaron de gran ayuda en la formulación teórico-metodológica de la problemática, para así abarcar de mejor manera la inclusión de distintos actores que componen la orgánica portuaria en distintas etapas históricas. Así como también forja el apartado metodológico, el cual, no solamente integra a los actores (humanos y no-humanos) del fenómeno, sino que, integra el espacio en cuestión, y a su vez el proceso de cambio y adaptación constante se vive.

No obstante, el tema de retomar o no uno de los estudios de esta temática antes mencionado no resulta de vital importancia dentro de la investigación, pues, como se dijo con anterioridad resultan como una herramienta que ayuda a dar forma a una nueva perspectiva de lo ya conocido, tratando de generar nuevo aporte al tema que resulta relevante a nivel personal.

## **4.2. Modernidad y modernización**

Dentro de los clásicos sociológicos, Marx y Weber son de los primeros autores en dar cuenta del devenir de la modernidad y el proceso que conlleva la modernización, cambiando totalmente el orden social establecido. Marx, por su parte, explica la modernización a través de la sociedad capitalista y cómo romper con este orden para llegar al comunismo, centrándose en el análisis en la problemática de la motivación y la

microeconomía de la razón (Bustamante, 1992). Es decir, dentro de su planteamiento teórico, constantemente argumenta que este modelo social es autodestructivo, en el que existe un desencaje y desequilibrio de fuerzas racionales entre el individuo y la naturaleza, en el que uno sirve al otro.

Por lo que, instaura al comunismo como una opción viable al desajuste que genera el capitalismo en la sociedad, mediante la racionalización y apropiación de la vida de cada individuo, rompiendo con las fuerzas antagónicas a las que estaban sujetos. Dicho de otro modo, convertirse un fin en sí mismos, no el medio para un fin. Cuestión normativa dentro del capitalismo (Ibíd.).

Por otra parte, Max Weber hace un nexo con la historia, ligada a un proceso de ordenamiento objetivo “que lleva irremediamente a cierto resultado. Pero el resultado de Weber es una racionalización opresiva, burocrática y manipulativa” (Ibíd., p. 4). Por tanto, dentro de su planteamiento remite al estricto ordenamiento de una sociedad compuesta por mecanismos y engranajes, en reemplazo a instituciones y personas. Distinto a lo supuesto por Marx de llevar una sociedad capitalista a una comunista.

Es por esto, que establece la modernización como un “irremediable proceso de racionalización y reificación. (...) La propia creación de la razón termina aherrojando la vida de su portador y creador” (Ibíd.). Es decir, el peso que se le da a la racionalidad por parte de Weber es tal que cualquier argumento a favor de esto pesa sobre su existencia, relegando a que la modernización toma el provecho de las capacidades del hombre y, a partir de ese provecho sacado lo va a esclavizar, proceso clave dentro de lo que convoca el devenir moderno guiado por la razón.

El autor Bruno Latour (2005), hace una reconstrucción antropológica de lo que comprende la modernidad y en consecuencia la modernización, realizando un análisis crítico en cuanto a cómo se vive y se adjudica la sociedad este proceso, que al parecer no sería una etapa tan consolidada por así decirlo. En este sentido, el autor hace una analogía refiriéndose a la típica línea del tiempo evolutiva, en la que con el paso del tiempo la

situación se ve con más “claridad” y “moderna”, que evidentemente va actuando como una gran maquinaria que necesita de lo que lo rodea para funcionar.

Por tanto, establece que el proyecto llamado modernidad es una especie de salto ejercido por un aparente “gigante juvenil”, el cual viene directamente “desde el pasado asfixiante y que habría por fin vuelto la mirada iluminada hacia el futuro, un poco como esos héroes de piedra del realismo socialista que avanzaban inmóviles hacia el porvenir radiante” (Latour, 2005, p. 18). Al realizar esta analogía, intenta demostrar que la modernidad no es más que “pseudoproyecto” amorfo e incompleto, que no es capaz de establecerse claramente cómo un proceso sin mirar el pasado, para así construir lo anhelado sin imitar algo que ni siquiera tiene claridad de lo que se trata.

Aunque Latour es bastante crítico en cuanto a la modernidad, no deja de tener razón en ciertas cosas, pues, indudablemente es un proceso inacabado que está constantemente en construcción, no obstante, a pesar de esbozar un confuso panorama es imprescindible dar cuenta que esta situación fue muy distinta dentro de Latinoamérica en comparación de Europa u oriente, cada sector no se enfrenta bajo los mismos contextos que otros, por lo que puede parecer una imitación de cada uno respectivamente.

Por su parte los autores Bravo y Martín (2010), establecen un nexo entre la modernidad y el proceso de modernización aplicado al caso latinoamericano, el cual es disímil a lo ocurrido en Europa. Pues, en el caso de la modernidad en Europa propiamente tal, se introduce a mediados del siglo XVIII, principios del XIX durante la revolución francesa en pleno apogeo de la ilustración y la instauración de la racionalidad por sobre el ente divino regente, reemplazado por un nuevo orden económico, político y social, acorde al desencanto que se vivía en la época. Pues, como bien explican los autores siguiendo a Brunner “la modernidad no es un juego de todo o nada. Puede presentarse con hibridaciones o deformaciones, se ha manifestado en la cultura occidental transformando el espacio, el tiempo, el saber y la convivencia de los individuos” (s.p.).

En este sentido, la modernidad latinoamericana es un tanto distinta al caso europeo, pues este proceso fue bajo un contexto totalmente distinto, ya que no fue hasta la sociedad latinoamericana se consolidará como tal, lejos del dominio oligárquico presente en la región, propiciando modelos que intentan replicar el proceso modernizador llevado a cabo en Norteamérica. El que por lo demás, también va de la mano con la modernización, como efecto secundario desprendido de la modernidad, en el que se introduce un alto porcentaje de urbanización, desarrollo científico y tecnológico, la expansión en el área educacional, pero, por sobre todo, la transformación en la estructura ocupacional de la sociedad (Bravo & Martín, 2010).

Por tanto, los autores van a sostener tanto teórica como empíricamente que la modernización es:

(...) el desarrollo de la racionalidad instrumental, pues esta se refiere a la calculabilidad y al control de los procesos sociales y naturales, lo que trae consigo la implementación del progreso técnico y tecnológico por parte de la racionalidad científica; la realidad se tecnifica y la racionalidad de los sujetos se instrumentaliza (Bravo & Martín, 2010, s.p.).

Es decir, tanto lo que comprende la realidad dentro de lo natural y lo social se convierten en un medio a disposición de la utilización y realización de tareas de carácter objetivas, y, la representación del empleo del hombre como un mero medio para la obtención de un fin, que en este caso sería el progreso, provisto de todo el raciocinio exclusivamente a la automatización, sin contemplación del destino del hombre (Ibíd.).

Cuestión que hace alusión expresamente a la sociedad capitalista expuesta por Marx, y que de lo que se tomará en cuenta y se hará cargo la presente investigación en el devenir de modernización portuaria. Tomado en cuenta que cualquier proceso de modernización no solo contempla un ente económico, político y social, sino que también va permeando y modificando la estructura que se va construyendo en torno a esta.

### **4.3. Modernización tecnológica**

Uno de los conceptos que va de la mano con la evolución del ser humano y su desarrollo cultural, económico y social, es la tecnología. Diversos autores trabajan este proceso de transición tecnología desde las épocas más antiguas hasta el día de hoy, como la tecnología va conformando un mundo en el que depende de esta misma para su funcionamiento y sustentabilidad. Rescatamos las siguientes ideas para entender más sobre la modernización tecnológica en la sociedad.

El primero de estos es una revisión a partir de las ciencias sociales sobre la tecnología y su poder sobre la sociedad, los autores Luján y Moreno hacen una revisión sobre la transición tecnológica y cómo va abordando las ciencias sociales esta misma de una forma analítica según sus traslados generacionales, por lo que desisten a recabar en un ideal moderno para el estudio de esta misma y no ver el mismo enfoque tradicional en el que se estaba tomando en ideales anteriores, por lo que buscan innovar en el estudio de la evolución tecnológica e ir analizando sus transformaciones con el pasar del tiempo de una manera más versátil en su interpretación abriendo el paso a nuevos enfoques evolutivos y constructivistas.

Por otro lado, tomamos en cuenta diferentes visiones acerca de la tecnología y como esta recae sobre la sociedad, rescatando una visión crítica, la cual hace el filósofo Andrew Feenberg, explicando cómo el uso de la tecnología toma más protagonismo dentro de nuestra sociedad, haciéndonos dependientes de esta para el desarrollo moderno, también enfatiza que por la relevancia que va tomando el uso tecnológico dentro del mundo, hace que la agencia humana pierda peso en el sistema, por lo que hace el llamado de cuestionar y reflexionar acerca de la necesidad racional que puede cumplir cada instrumento tecnológico, ya que toman posición gracias a su autonomía operativa, reemplazando la mano de obra tradicional.

Para finalizar este segmento, nos basaremos a lo largo de este estudio con el término de tecnología que aplica Ingold (1990), sintetizando de la siguiente manera; “(...) se podría decir que el concepto de tecnología se refiere a ese campo de esfuerzos en el cual la razón humana es aplicada para ejercer control sobre la naturaleza para el beneficio de la sociedad”. Además, el autor afirma que mientras más civilizada logra ser una sociedad, más compleja es su tecnología. Dando la comparación de tecnología simple, la cual ha existido desde los tiempos remotos, y la tecnología moderna, que predomina en nuestro contexto contemporáneo.

#### **4.4. Estructura social**

El concepto de estructura social muchas veces tiene un bagaje muy amplio aplicado a casi todo ente que interviene en la constitución de la sociedad, por lo que el autor Feito (1996), atribuye que el término remite a las características propias de “colectividades, los grupos y las sociedades, rasgos no imputables a los individuos y que ejercen un efecto constrictivo sobre las creencias y acciones de estos. Las variables estructurales son definidas como propias de los agregados o de los sistemas sociales” (p. 3). Ya que, por lo general remite a las condiciones sociohistóricas en la que se incluye la distribución social del poder.

Si bien el concepto de estructura social se aborda desde distintas perspectivas sociológicas, como lo ha desarrollado la academia desde siglos anteriores, se decidió sentar bases dentro de los postulados de Spencer acerca de cómo maneja el término de estructura social, ya que pone en contexto el desarrollo de esta tesis.

Considerando lo anterior, en el libro “Estructura social contemporánea: las clases sociales en los países industrializados” del autor Rafael Feito (1996), explica brevemente cómo interpreta Spencer el funcionamiento de las estructuras sociales, donde explica que sirven en función de tres tipos de necesidades. La primera de esta se manifiesta cómo se adapta al entorno de manera ofensiva y defensiva; la segunda (la cual se emplea dentro del

presente estudio) se enfoca en el sustento económico y la necesidad de organización sobre las actividades internas para este desarrollo; por último hace referencia al sustento general e intercambio de todas las partes que componen a la estructura.

Por otra parte, también el autor toma en cuenta que lo entendido como estructura consta de elementos estables de un sistema en contraposición de los elementos variables de la misma, por lo que la estructura social hace frente a las relaciones más permanentes y organizadas de la sociedad. Por lo que indudablemente los diversos grupos e instituciones componentes de la sociedad van complejizando de cierta manera la estructura que los soporta, incluyendo el sistema de comunicación, económico, organismos y ordenamientos de socialización, autoridad y poder, y por último un sistema de rito que fomente la cohesión y reconocimiento social (Feito, 1996).

Siguiendo la idea anterior, entenderemos por la definición de Spencer sobre lo que es estructura social y sus componentes, que en el caso de este estudio sería el mismo puerto como actor principal y como este va adquiriendo más miembros en la estructura social que está inserto, modificándose cada cierto tiempo por la modernización, como por ejemplo los mismos portuarios o sus herramientas que van sumándose o modificando por los cambios tecnológicos, algo que Feito (1996) encuentra común en las sociedades industrializadas.

En relación con lo anterior, el autor Jorge Chuaqui (2012), expone de manera similar a Feito lo referido a la estructura social, estableciendo primeramente que la primordial de esta es la interacción unitaria y la diversidad de maneras en que interactúan y fusionan en unidades más complejas, llegando a los Estados nacionales o multiétnicos. Es por esto, que la interacción de actores en contextos más pequeños es a propósito de las acciones y predisposiciones asociadas a un rol que cumple dentro de su posicionamiento o estatus en un microsistema, que simultáneamente pertenece a otro sistema mucho mayor dentro de la estructura social.

Es por esto, que hacer el análisis pertinente al poder suponer inminentemente la revisión de toda la estructura y las diferentes posiciones de dominación ejercidas dentro de

esta. Lo cual permite la descripción referida a la realidad social asociando lo micro con lo macro, y, la vinculación existente entre los distintos niveles y dimensiones que cruzan la estructura, como lo es la dimensión económica, simbólica y territorial (Chuaqui, 2012).

Por último, es necesario precisar que el posicionamiento de los individuos y conjunto de estos hace el nexo entre la vida personal y la estructura, participando activamente en las distintas posiciones dentro de la estructura, constituyendo así su respectiva naturaleza social. Por lo que el poder que se obtiene mediante las posiciones dentro de la estructura otorga cierto poder entre los actores participantes dentro de los sistemas y contextos de interacción en sus variadas dimensiones (Ibíd.).

Con esto también comprender el rol fundamental que juega el individuo dentro de la sociedad siendo primordial para el funcionamiento de la sociedad moderna. La construcción del individuo logra posicionarlo como un “agente concreto” dentro de la estructura social gracias a diversas instituciones, dándole protagonismo al sustento mismo de la sociedad, encontrando un equilibrio dentro de las normativas competentes a su sistema y la libertad de poder especializarse para tener un rol activo en un determinado espacio. Este proceso el cual busca la constante organización y formación de cada individuo se denomina individualización. (Yopo, M., 2013)

Siguiendo esto, la discusión que le dan ambos autores referido al concepto de estructura social, si bien a groso modo es bastante similar, el giro teórico que le da Feito se ajusta más a lo entendido dentro de la investigación como estructura social, pues, se instaure más dentro de la colectividad en lugar de lo individual, pues, trabaja el concepto de estructura social cómo la posición social (definida) que ocupan los actores dentro de la red social que los soporta, sustentado por las relaciones de poder generadas a partir de los elementos constantes y variables que fluctúan dentro de esta red.

## **4.5. Estructura y modelos laborales**

Abrir el debate acerca de cómo se entiende el concepto de trabajo dentro de la sociedad, genera un espectro muy amplio entorno al mismo, pues, siempre aparece el lineamiento de ser reconocido como un esfuerzo físico y/o mental, así como también, aparece indudablemente el hecho de ser remunerado mediante algún beneficio o capital. Por tanto, la definición del concepto mismo será entendida como “la actividad que transforma lo exterior útil” (Alvira, 2000, p. 34).

El trabajo, además de ocupar el papel principal en el desarrollo y mantención de la humanidad, también ocupa un rol estructurante de la sociedad, logrando posicionar diversos entes dentro de un cuadro jerárquico que otorga diferentes cualidades y prestigios a ciertos trabajadores en distinto orden de labores. Lo anterior, ha existido desde los tiempos más remotos, cuando se empieza a organizar a los individuos a través de este mismo, cómo explica Alvira (2000) en el artículo “Trabajo, estructura social y liderazgo”: “se establecía así una estructura social fuertemente jerarquizada, en la que el carácter meramente utilitario del trabajo implicaba el carácter principalmente instrumental, de servicio -servidores o siervos-, de las personas dedicadas al trabajo.” (p. 35).

En relación a esto, la estructura social del trabajo se ha ido modificando a través del tiempo gracias a la modernización de este mismo, ya que, una de las características principales del mundo laboral moderno es la atribución de ser el centro de la estructura misma de la sociedad, siendo la columna principal para la mantención y organización de esta. (Alvira, 2000).

Uno de los conceptos de esta subcategoría para realizar un análisis más acabado es la modernización productiva, la cual consiste en el constante mejoramiento de las prácticas laborales modificando los sistemas productivos. En los espacios laborales se busca a través de distintos procesos mejorar las relaciones de trabajo y ver cómo afectan a los propios actores de determinados rubros. La base de estos procesos son la organización de la producción del trabajo, con esto mismo permiten regular y aumentar los niveles de

productividad buscando mayor eficacia. Todo esto permite adaptarse en el mercado y además ser parte de la competencia, estando en constante mejoramiento con un mayor sustento. (Lucena, H., 1999)

La modernidad y la globalización del trabajo e individuo han traído también distintas repercusiones en la composición de la sociedad y el mundo laboral como tal. Así pues, los autores Klein y Tokman (2000), se refieren a cómo la globalización puede otorgar en el trabajo equidad:

Se espera que la globalización genere dos efectos principales en el trabajo y los ingresos. Primero, el aumento de la productividad, especialmente en los sectores de bienes transables, debería traducirse en aumentos del empleo y reducciones de precios en esos sectores. Esto último debería traducirse también en una expansión del ingreso real y del bienestar de la población. Segundo, el aumento de los salarios en los sectores exportadores, que se supone hacen uso menos intensivo de mano de obra no calificada, debería provocar una reducción de las diferencias de salarios por niveles de capacitación y, con ello, aumentar la equidad (p. 10).

Es por esto, que el aumento de la equidad del trabajo se puede llevar a cabo por la especialización de este mismo, como se menciona anteriormente en la cita en el punto dos, ya que esta es una práctica contingente en el mundo laboral, y, se sigue desarrollando aun cuando el individuo está inserto en este espacio perfeccionándose o ampliando sus capacidades laborales.

Por otro lado, un concepto también que ha surgido en el trabajo a niveles generales es la flexibilización laboral. El cual, si bien logra ser versátil a la hora de modificar el quehacer en el trabajo, este logra desprestigiar el mismo, solo por dar mejores resultados económicos, deteriorando condiciones laborales de quienes trabajan, además de manipular el ente productivo por medios como la subcontratación. Esto compone a la “descentralización del trabajo” haciendo maleables los mismos puestos de trabajos sujetos a modificaciones y los tipos o formas de contrato que puedan existir. (Henríquez, H., & Riquelme, V., 2006).

En relación con lo anterior, que el campo laboral siempre está mutando, cambiando así también la estructura social a medida que se va transformando, como ha pasado con la

modernidad y también la era de la globalización. El producto de todos estos procesos y reformas acerca de lo laboral y lo social, podríamos denominarlo como menciona Alvira (2000), una “sociedad del trabajo”, creando una nueva estructura social que está nivelada, la cual daría la oportunidad de que cada individuo sea igual a otro.

## 5.

# DISEÑO METODOLÓGICO

### 5.1. Enfoque metodológico

El diseño metodológico que estructurara el análisis de este estudio es de carácter cualitativo, pues, permite generar “una reproducción de la comunidad o colectivo de hablantes de una lengua común para su análisis y comprensión” (Canales, 2006, p. 19). Por lo que posibilita dilucidar el objeto de estudio desde su génesis, y recolectar los relatos de los trabajadores que vivieron la modernización portuaria, logrando identificar los nuevos actores que se van adhiriendo al rubro.

Además, el diseño de investigación corresponde al tipo semi proyectado, no experimental. Punto que tomó vital importancia en el transcurso de la investigación, puesto que, tanto en sus tiempos como en sus etapas, sufrieron modificaciones y ajustes de acuerdo a las circunstancias que se vivió durante todo el proceso. Además, de no se ejerció manipulación alguna en la selección y en el trato para con los sujetos de estudio, por tanto, no existió manipulación o provocación alguna en estas situaciones por parte de los investigadores (Valles, 2000).

En este sentido, la lectura propiamente tal acerca del problema de investigación hace cuestionarse el posicionamiento respecto a los cambios que trajo la modernización portuaria en San Antonio, motivo por el cual, se realizó un estudio intergeneracional, pues, el interés radica en conocer los cambios que se han efectuado dentro de la estructura social del trabajo portuario. No obstante, la evaluación del fenómeno se catalogó como ex post, ya que, la investigación tomó curso en la actualidad, tiempo en el que se puede conocer con plenitud los efectos producto de la modernización portuaria.

La estrategia metodológica utilizada llevada a cabo es el estudio de caso, pues, nos permitió estudiar los sujetos que se ven vinculados o transcurren dentro de un fenómeno determinado, o en su defecto, analizar aquellos sujetos que pertenecientes a un fenómeno para comprender este último (Martínez, 2011). En este sentido, nuestro caso a estudiar fue el Puerto de San Antonio y su transformación por el proceso de modernización, modificando su estructura social, viendo esto desde la perspectiva y relato de los trabajadores portuarios que han estado presente en este proceso y fotografías desde 1950 a la actualidad, para así dar un contraste objetivo del puerto en cuestión.

## **5.2. Métodos y técnicas de producción de datos**

Para realizar un estudio más acabado, se optó por ocupar dos tipos de fuentes de información con el fin de hacer un análisis completo y acorde a lo que proponen los objetivos. Como fuente primaria de información se ocuparon entrevistas personales, las cuales permitieron adentrarnos en la trayectoria laboral de los portuarios durante el proceso de modernización, abriendo paso a un análisis crítico e interpretación de cómo este proceso ha modificado el trabajo y su estructura social. Por otro lado, se obtuvo información objetiva a través de fuentes secundarias de material fotográfico, el cual nos permitió identificar de mejor manera los distintos tipos de actores humanos y no humanos que han ido adhiriéndose al puerto.

Para efectos de producción de datos, como fuente primaria se utilizó la entrevista semiestructurada personal, ya que, la comunicación efectuada durante el proceso de diálogo entre entrevistador y entrevistado favorece en la creación de un ambiente propicio que permitió acceder a las vivencias, símbolos y representaciones que forman parte del sistema cotidiano de los entrevistados (Valles, 2000). Por lo que, la elección de esta técnica metodológica fue por el hecho de ser lo más parecida a una conversación cotidiana, que permitió fluir y poder guiar con mayor libertad, basados en los tópicos y/o preguntas que fueron preparadas para la ocasión, con la posibilidad de incorporar nuevos temas o quitar

alguno a medida que avanzó la entrevista, adecuándose para cada entrevista en particular (Canales, 2006).

Sin embargo, uno de los grandes desafíos presentados en este tipo de instrumentos, es la falta de colaboración del entrevistado, pues, a pesar de que se preparó una pauta de preguntas a tratar durante la entrevista, se guió en algunas ocasiones a temas pocos relevantes para el tema, pero la cuestión fue poner en práctica la preparación y dominio del tema, volviendo a generar una instancia de confianza entre ambas partes, y, por lo demás estar en un posicionamiento en igualdad de condiciones frente al otro.

Respecto a esto, la llegada al entrevistado requirió por parte de quienes realizan el estudio “tomar decisiones que implican alto grado de sensibilidad hacia el curso de la entrevista y al entrevistado, con una buena visión de lo que se ha dicho” (Díaz-Bravo, et. Al., 2013, p.164). Cuestión que permitió adentrarse más allá de lo que se dijo o hizo durante este proceso, llegando a conocer los significados de las experiencias vividas por los propios actores (Kvale, 2011).

Por otra parte, en lo que respecta al instrumento, se realizaron dos pautas con doce preguntas cada una aproximadamente, subdividida en tres secciones. La primera trata cuestiones objetivas y estructurales, referido temas como lo son los contratos y cursos de especialización, en qué año se implementaron estos cambios, cómo era en años anteriores, etc. La segunda sección es netamente la percepción personal de los entrevistados, cómo el conocer los cambios efectuados en el puerto a raíz de la privatización del mismo, cuestiones de seguridad laboral, control de los trabajadores, entre otros. Y, por último, todo lo referente a las prácticas empresariales, los beneficios otorgados al gremio, todo esto en conjunto hace un recopilatorio de las modificaciones que se han ido agregando y mutando dentro del puerto, logrando identificarlas en su respectivo análisis.

Respecto a esto, las entrevistas pasaron por varios procesos de revisión y pruebas con expertos relacionados al tema, en este caso con la profesora guía de la investigación, y, con propios trabajadores del puerto que accedieron hacer el pre testeo de las preguntas, y a su

vez hacer breves aportes y/o comentarios que nos permitieron hacer las correcciones pertinentes del instrumento.

Ambas pautas se diferencian por su encuadre de temporalidad para el entrevistado, ya que cada una es estructurada para quienes estuvieron presentes antes del proceso de privatización portuaria (1997) y post de este mismo. Se optó diferenciar estas dos épocas gracias a las pruebas que se aplicaron durante el año 2018 hasta el primer semestre del año 2019, ya que comentarios de los entrevistados y conversaciones con expertos sobre puerto validaron el instrumento. Además, la revisión de antecedentes históricos, afirman que este episodio fue el punto de inicio para un proceso súbito de modernización, tanto en recursos, infraestructura y modificaciones al trabajo mismo.

Por otro lado, también se obtuvo información de fuentes secundarias a través de fotografías del puerto de San Antonio del siglo XX y XXI, con el propósito de construir en conjunto con las entrevistas la trayectoria de modernización que ha ocurrido en el puerto en cuestión, basada tanto en la modificación de actores como en sus actores. Por lo que se utilizó el libro “San Antonio, Llolleo, Tejas Verdes Santo Domingo” de los autores Fernando Imas Brüggmann y Mario Rojas Torrejón y del portal web San Antonio.

### **5.3. Diseño Muestral**

En lo que respecta al diseño muestral de la presente investigación, en primer lugar, se delimitó el objeto de estudio, pues, en este caso remite a los cuatro terminales del Puerto de San Antonio (STI, PCE, Puerto Panul y Sitio 9), ubicado en la ciudad del mismo nombre en la quinta región de nuestro país. Por tanto, para acceder a él, se acotó el universo y la población de estudio aquellos trabajadores que desempeñen labores en el Puerto de San Antonio, los cuales se distribuyen en dos categorías: contratados y eventuales respectivamente (Puerto San Antonio, 2018).

Es por esto, que los criterios en la selección de casos estudiados se realizaron a propósito de qué se quiere llegar a contar acerca del fenómeno de modernización portuaria, qué en este caso es la construcción (sociohistórica) de la red de actores dentro del Puerto de San Antonio. Bajo esta premisa, se tomó la decisión de realizar un muestreo teórico, pues, esto permitió que durante el levantamiento de la información se generará “una teoría por la cual el analista conjuntamente selecciona, codifica y analiza su información y decide qué información escoger luego y dónde encontrarla para desarrollar su teoría tal como surge” (Glasser & Strauss, 1969, p. 1).

Motivo por el cual, la muestra se compuso por trabajadores bajo dos criterios: la época de trabajo y la categoría de trabajador que tiene en el puerto. El primer criterio hace referencia a la temporalidad en que desempeñaron sus labores dentro del puerto, es decir, pre-privatización, post-privatización, o vivieron la transición las dos etapas. Esta decisión tomada apela a la realización del primer filtro de clasificación y subdivisión para encasillar a los trabajadores portuarios, para así realizar un ordenamiento en el que se basa la muestra.

Por lo que, los casos estudiados responden primeramente a la categoría de trabajador activo dentro del puerto, o en su defecto, que haya trabajado con anterioridad, que actualmente se encuentre cesante, trabaje en otro rubro y/o sea jubilado. En este sentido, este primer filtro se hace un poco más flexible debido a que el énfasis lo hace la trayectoria y los procesos que ha vivido cada trabajador en los años trabajados dentro del puerto.

Y, en segundo lugar, se encuentra la categoría de trabajador que tiene dentro del puerto remite a eventuales y contratados. Es decir, el trabajo portuario históricamente ha segregado a sus trabajadores en estas dos categorías, a pesar de que cumplan las mismas funciones, sólo los diferencia el tipo de contratación, pues, los trabajadores contratados están regulados por la normativa del contrato indefinido con las condiciones laborales y sociales claramente establecidas, como el salario fijo, vacaciones, salud, seguro laboral, pre y post natal, etc. Mientras que los trabajadores eventuales, se regulan por un contrato diario, que solamente regula las horas trabajadas, el salario que reciben a cambio de esto y seguro

laboral, a pesar de igualmente regirse bajo la normativa del contrato, este tiene más limitaciones que el anterior, por lo que no garantiza una continuidad real dentro del puerto.

Bajo este contexto, la importancia del segundo filtro de selección radica en el peso que va adquiriendo la modernización del trabajo dentro del puerto, ya que, ambas categorías expresan una visión diferente del mismo y evolucionan indistintamente cada uno, la institucionalidad del contrato aparece como uno de los cambios más importantes dentro del de este fenómeno.

Cabe destacar, uno de los puntos que juegan a favor en la elección de la unidad de análisis (incorporación de nuevos actores a partir de la modernización portuaria), se debe a que el Puerto de San Antonio está catalogado como el puerto más importante a nivel país y dentro de Latinoamérica. No obstante, la razón clave es la familiaridad del lugar, además de las redes de contacto vinculada al gremio portuario en la obtención de las entrevistas, que por lo demás optimizó la facilidad de llegada al objeto de estudio. Por lo que finalmente dio como resultado tres testimonios ajustados a los criterios previamente establecidos, que paralelamente se complementaron con fotografías del siglo XX y XXI de puerto en cuestión, en función de establecer los actores que participan y participaron dentro del mismo.

Por tanto, se planificó la realización de las entrevistas en un período de dos semanas durante el mes de septiembre del 2019, previamente pactadas con cada trabajador de realizarlas en la comodidad de su hogar después de las 6 de la tarde. Hecho que facilitó el desarrollo de cada entrevista, pues, el ambiente y la fluidez resultó sumamente grata.

**Tabla 1:** Muestra

	<b>Entrevistas</b>	<b>Fotografías</b>
Cantidad de entrevistas/fotografías	3	20
Temporalidad	Pre y post privatización	Década de, 50', 70', 80', 90', 2000s.

**Fuente:** Elaboración propia.

## 5.4. Plan y técnica de análisis de datos

Toda investigación del tipo cualitativo, cualquiera sea la rigurosidad metodológica que lleve a cabo, debe estar claramente en sintonía con el objetivo que al cuál se quiere llegar. A propósito de esto, el plan de análisis de los datos se rigió bajo los ocho propósitos que establece el autor Hernández Sampieri (2014):

1) explorar los datos, 2) imponerles una estructura (organizándolos en unidades y categorías), 3) describir las experiencias de los participantes según su óptica, lenguaje y expresiones; 4) descubrir los conceptos, categorías, temas y patrones presentes en los datos, así como sus vínculos, a fin de otorgarles sentido, interpretarlos y explicarlos en función del planteamiento del problema; 5) comprender en profundidad el contexto que rodea a los datos, 6) reconstruir hechos e historias, 7) vincular los resultados con el conocimiento disponible y 8) generar una teoría fundamentada en los datos (p. 418).

Tomando en cuenta este punto, se siguió la estrategia del análisis de contenido, el cual se entiende como una variedad de instrumentos metodológicos, en este caso, las entrevistas, fotografías y mapeo de actores, los cuales están en constante perfeccionamiento aplicados a distintos discursos, que a su vez se combinan distintas técnicas en función de la inferencia, es decir, la interpretación. Por tanto, la misma ejecución del análisis se mueve entre lo riguroso de la objetividad y la fecundidad que aporta la subjetividad, poniendo especial énfasis en lo no dicho (Toledo, s.f.).

Por tanto, la utilización de esta técnica procuro mantener en todo momento el sentido de los resultados obtenidos, a partir de la “generación de unidades de información (...) habilitada por el objeto construido («lo-que» se va a medir), (...) cómo un conjunto de operaciones teórico empíricas” (Cottet, 2013, p. 20). Siguiendo con lo anterior, el plan de análisis es el siguiente:

**Tabla 2:** Plan de análisis

<b>Función</b>	Realización de una interpretación más acabada sobre el tema de estudio. Logrando que no solo se analiza a partir de los relatos de los trabajadores portuarios.
<b>Propósitos</b>	Aumentar la rigurosidad metodológica que pueda tener la investigación, gracias a su visión objetiva y crítica a la hora de realizar el análisis.
<b>Objetivos</b>	Explicar a detalle la información del material analizado. Seguir descubriendo la temática estudiada enriqueciendo a la investigación. Validación de las inferencias o interpretaciones realizadas
<b>Material sobre el cual se aplica</b>	Entrevistas y fotografías.
<b>Dirección de análisis</b>	Construcción y orientación de contenido de las entrevistas y fotografías, en la identificación de nuevos actores según los episodios que transcurren dentro del proceso de modernización.
<b>Objeto de análisis</b>	Lógicas de funcionamiento del Puerto, con relación a su estructura social y los actores que pertenecen a esta. Además de la interpretación sobre el proceso de modernización portuaria en la estructura social del Puerto.
<b>Ventaja de su utilización</b>	Posibilita el adentrarse en lo que no se dice en las entrevistas, por lo que su ventaja principal es que posee carácter implícito. Logrando dar paso a identificar solo lo que es necesario según los objetivos del estudio. También posibilita a su verificación. Consigue mantener la profundidad de un estudio, logrando mantener su objetividad de información libre de la creatividad que pueda tener su análisis respectivo. Vuelve objetiva la información que pueda ser de tipo cualitativa mediante la sistematización.
<b>Desventaja de su utilización</b>	Particularmente, es un trabajo minucioso, que durante el proceso de recolección se aplica la selectividad en la identificación de lo que es útil o no en la investigación.
<b>Tipo de análisis</b>	Análisis de contenido cualitativo, ya que además de identificar las modificaciones que ha tenido el puerto dentro de su proceso de modernización, se realizó un análisis basado en el marco teórico logrando entender el fenómeno que ocurre dentro de su estructura social. Además, es de carácter intensivo.

**Fuente:** Elaboración propia a partir de postulados de Jofré (s.f) sobre Análisis de contenido

Dicho de otro modo, la interpretación de la información obtenida por las entrevistas y el análisis de contenido que poseen las fotografías se realizó con el objetivo de realizar una construcción de mapas, en los cuales se graficaron diferentes nodos que representará a los actores (humanos e no humanos) e hilos conductores que representan la relación que tienen, esto sirve para entender la variación de los actores a medida que transcurre la modernización en el puerto. Estos mapas estarán situados en diferentes episodios

temporales los cuales representarán los cambios significativos que ha tenido la estructura social del trabajo portuario.

Entonces, en base a esto se realizó una operacionalización de variables que esté acorde a los objetivos de investigación planteados y los conceptos teóricos trabajados, con una codificación previa para simplificar y ordenar los datos recabados. Para la realización y sistematización del procesamiento de los datos se utilizó el software cualitativo Atlas. ti, en el cual se ingresaron las transcripciones de las entrevistas y las respectivas fotografías del puerto guiadas por la respectiva operacionalización de las variables establecidas.

**Tabla 3:** Operacionalización de variables

<b>OBJETIVOS</b>	<b>ÍTEMS</b>	<b>CATEGORÍA</b>	<b>PERIODO</b>	<b>PREGUNTA</b>
<p>Describir los periodos significativos de la modernización tecnológica portuaria a partir de la mitad del siglo XX en el puerto de San Antonio.</p> <p>Identificar los cambios tecnológicos que han conformado y reconfigurado la estructura social de los trabajadores portuarios de San Antonio a partir de la mitad del siglo XX.</p>	<p>Cuestiones objetivas y estructurales</p>	<p>Tipo de trabajo y requisitos</p>	<p>Pre-privatización</p>	<p>¿Dentro de que años trabajó en el puerto?, ¿En qué consistía su trabajo?</p>
				<p>¿Qué tipos de trabajos existían dentro del puerto?</p>
				<p>¿Qué tipo de contrato tenía?</p>
			<p>Post-privatización</p>	<p>¿Cómo logró entrar al puerto? ¿Qué se necesitaba para ser portuario?</p>
				<p>¿Cómo ingresó a trabajar al puerto?, ¿cuáles eran los requisitos que debía cumplir?</p>
				<p>¿Cuál es el contrato o tipo de acuerdo legal que actualmente mantiene con la empresa respecto a su trabajo?, ¿ha cambiado en algún momento ese contrato?</p>
				<p>¿Cuáles son las obligaciones que requiere su trabajo?, ¿cómo desempeña esas tareas?</p>
				<p>¿Existe algún curso que los respalde para realizar de mejor manera su trabajo?, ¿antes existía esto, o es algo que se ha implementado estos últimos años?</p>
				<p>Si existen cursos o capacitaciones, ¿Los paga la empresa o son descontados de su sueldo?</p>
				<p>¿cómo cree que ha influido la privatización dentro del puerto?</p>
<p>Describir los periodos significativos de la modernización</p>	<p>Percepción personal</p>	<p>Privatización portuaria</p>	<p>Pre-privatización</p>	<p>¿Qué es lo que más destaca del período pre-privatización y de la actualidad en el puerto? ¿Por</p>
				<p></p>

<p>tecnológica portuaria a partir de la mitad del siglo XX en el puerto de San Antonio. Identificar los cambios tecnológicos que han conformado y reconfigurado la estructura social de los trabajadores portuarios de San Antonio a partir de la mitad del siglo XX.</p>				qué?
			Post-privatización	¿en todos los años que lleva trabajando en el puerto, ¿cómo ha influido la privatización portuaria en general y en su área de trabajo que puntualmente?, ¿cuáles han sido los principales cambios que ha identificado?
		Seguridad laboral	Pre-privatización	¿de qué manera se podía apreciar la seguridad laboral?
			Post-privatización	¿la seguridad laboral ha mejorado, aumentado o empeorado en comparación a cuando ingresó a trabajar?, ¿por qué?
		Ambiente laboral	Pre-privatización	¿Cómo eran los tipos de relaciones que existían entre los mismos trabajadores y también con los supervisores o jefes?
				¿Cómo era el ambiente en el que se desarrollaba el trabajador portuario?
			Post-privatización	¿Cómo definiría su relación personal con la empresa en la que trabaja?, ¿Ha cambiado desde que comenzó a trabajar, o le debe fidelidad a esta?
				¿Cómo definiría la relación que tiene con sus compañeros de trabajo, jefes y/o superiores?, ¿ha cambiado desde que entró a trabajar?
<p>Describir la estructura social de los trabajadores portuarios, en relación a cada período de modernización y cambio tecnológico.</p>	Prácticas de la empresa	Beneficios	Pre-privatización	¿Poseía algún tipo beneficios, seguros, etc.?
			Post-privatización	Respecto a los aspectos básicos que debiera haber en un trabajo (vacaciones, previsión de salud, AFP, sindicato, pre y post natal, seguro médico), ¿en qué consisten estos?, ¿cómo se han visto afectados con los cambios y reestructuraciones que ha habido en el puerto?, ¿se respetan o no son tomados en cuenta?
				¿Cuenta con algún beneficio por parte de la empresa por pertenecer al gremio portuario?, Si los tiene ¿cuáles son?, ¿siempre ha sido igual?
		Experiencias y opiniones de la empresa	Pre-privatización	¿Qué falencias existían en su trabajo antes de la privatización?
				¿Cuándo empezó a notar cambios en el puerto?
				El trabajo o la función que cumplía dentro del puerto, ¿sabe si aún está vigente o si ha tenido modificaciones?
	¿Cómo definiría su experiencia trabajando en el puerto			
	Post-privatización	¿Ha existido algún problema con la empresa en los que han tenido que actuar frente a esa situación como trabajadores?, ¿cómo ha sido esa situación?, ¿ha ocurrido antes?, ¿hubo alguna consecuencia?		
		¿cómo definiría su experiencia trabajando en el		

				puerto?
--	--	--	--	---------

**Fuente:** Elaboración propia

La valoración de cada respuesta está sujeto a la identificación y modificación de actores en el puerto a partir de los entrevistados, además estas se ven sujetas al episodio temporal en el que este insertas según el proceso de modernización.

**Tabla 4:** Matriz fotográfico

PERIODO		1950-1970/1971-1990/1991-actualidad
OBJETIVOS	DIMENSIÓN	ACTOR PRESENTE
Identificar los cambios tecnológicos que han conformado y reconfigurado la estructura social de los trabajadores portuarios de San Antonio a partir de la mitad del siglo XX.	Tecnología	Maquinaria, tipo de embarcaciones, funcionamiento del puerto.
Describir los periodos significativos de la modernización tecnológica portuaria a partir de la mitad del siglo XX en el puerto de San Antonio.	Modernización	Espacio, infraestructura y empleo.

**Fuente:** Elaboración propia

## 5.5. Consideraciones éticas

### 5.5.1. Criterios de calidad

La calidad del estudio o del diseño, resulta un poco más complejo definirla a en términos cualitativos, por lo que se sientan bases en dos criterios, el de *dependencia* y el de *credibilidad*. Entonces, la dependencia a partir de lo desarrollado por Guba y Lincoln y posteriormente abordado por Hernández Sampieri (2014), vendría a ser la “confiabilidad” dentro de la investigación cualitativa, es decir, en este caso, apela al correlato lógico dentro

del estudio, en el que tanto la problematización, marco teórico y diseño metodológico refleje el objetivo central de la investigación.

Mientras que la credibilidad o también llamada “máxima validez”, “se refiere a si el investigador ha captado el significado completo y profundo de las experiencias de los participantes, particularmente de aquellas vinculadas con el planteamiento del problema” (Hernández Sampieri, 2014, pág. 455). Es decir, tiene que ver con la propia capacidad de quienes realizan el estudio de comunicar correctamente el lenguaje, pensamientos, acciones y emociones propias del sujeto investigado, lo que conlleva a retratar los puntos de vista que será expuesta por el participante, intentando capturar lo cambiante que puede ser el trabajo de investigación, dando cuenta de todas las situaciones vividas a lo largo de la realización del trabajo de campo.

Por tanto, en este caso puntual, nos guía el correcto manejo de la información recabada mediante entrevistas a trabajadores portuarios y fotografías del mismo puerto brindaron en la comprensión del fenómeno de modernización portuaria, para así llegar a la construcción de una red de actores, tanto humanos como no humanos.

### **5.5.2 Ética**

Por último, como garantía de un óptimo trabajo de campo realizado, primeramente, se estableció acercamientos previos con los entrevistados, para así entablar confianza entre ambas partes, y, hacer más simple el trabajo en el momento en que se realizó la entrevista. Por lo que se tuvo un especial cuidado en tener un trato horizontal, para así no hacer sentir inferiores a los trabajadores en el transcurso del proceso, apelando al previo acercamiento con los entrevistados.

Por tanto, los resguardos tomados en situaciones de riesgo que se puedan presentar dentro de la investigación fueron cubiertos por un consentimiento informado, el cual garantizo una participación libre y voluntaria de los participantes, claramente que no se

pide nada a cambio por su participación, además del evidente resguardo que se tuvo en el tratado y manejo de la información, dejando confidencial el nombre y los datos que sean pertinentes para los entrevistadores (Valle, 2000).

Además, de asumir un compromiso total con los entrevistados, que al final de nuestro proceso formativo y de investigación, realizaremos una devolución a modo de informe o libro de nuestro trabajo realizado a cada uno de los participantes comprometidos con el estudio.

## 6.

# ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS

El incipiente proceso de industrialización chilena data desde la segunda mitad del siglo XIX aproximadamente. Pues, el manejo de la tecnología daba sus primeros pasos a nivel país y también mundialmente, con el fin de generar una base sustentable dentro de la economía, principalmente en las áreas de la agricultura, el ferrocarril y la manufactura. En este sentido, las políticas instauradas durante la época surtieron efecto hasta mediados del siglo XX, considerada como una economía proteccionista, cuyo declive se vio venir durante la segunda mitad del siglo mismo, por obvias razones de ineficacia del modelo y el estancamiento nacional, que por lo demás era benefactor del sistema.

En tanto, los escasos avances tecnológicos dentro del país se limitan a la funcionalidad del modelo instaurado, por lo que durante la primera mitad del siglo XX toda industria se vio altamente restringida en el uso de estos recursos.

Aplicando la funcionalidad de este modelo al ámbito portuario la situación era similar, por no decir exactamente igual, ya que, al pertenecer al área de transporte y turismo el avance tecnológico tampoco era tal, pues, la mayor inversión estaba relegada a maquinarias (grúas) para ayudar en la estiba y desestiba dentro del puerto, además de la utilización del ferrocarril para la movilización de cargas, pues, el manejo de estas depende completamente de los trabajadores que operaban en la época, destacando que era principalmente era carga a granel.

Es decir, dentro de la comprensión del mundo en el que se estaba inserto durante la primera mitad del siglo XX la aceptación y oportunismo al cambio efectuado ya había pasado, pues, el objetivo principal de Chile era promover la economía interna del país, de manera más hermética, ya que dentro del sistema proteccionista se trabajaba por y para el

país, teniendo la industria como principal fuente económica. No obstante, la incipiente introducción a la modernidad aún no hacía eco sino hasta la década de años 70' con las políticas de liberación económica, en el que poco a poco la racionalidad instrumental se apoderaba del sistema chileno.

Dicho esto, para llevarlo al plano portuario se sitúa dentro de tres periodos de tiempo, desde 1950 a 1970, luego desde 1971 a 1990 y finalmente desde 1991 al año 2019.

## **6.1 Monopolización de la operación portuaria: 1950 - 1970**

Durante esta primera etapa identificada, la participación del Estado como ente benefactor todavía era algo que estaba muy presente en la economía nacional, por lo que el puerto no era la excepción, es por esto que por ordenamiento fiscal en 1960 se creó la Empresa Nacional Portuaria (EMPORCHI), no obstante, actuaba como ente aparte del estado, teniendo potestad en cuanto a su administración, mantención y explotación de los recursos que genera.

El predominio del estado respecto al control del puerto dio paso a un monopolio absoluto por parte de la entidad pública, por lo que se generaba una división del trabajo, ya que, EMPORCHI se encargaba de toda la parte administrativa y de manejo del puerto, pero, la operación de estiba y desestiba estaba a cargo del mismo trabajador, es decir, los estibadores eran propietarios de su fuerza de trabajo, transformando así su servicio también una red monopólica a cargo de los sindicatos.

No obstante, a raíz de este mismo sistema monopólico comenzaron a regir una serie de restricciones hacia los mismo sector de estibadores, por lo que debían contar con un carnet especializado que les acredita la funcionalidad de su servicio. Por tanto, el propio hermetismo funcional del sistema económico en Chile influía directamente en cuanto al

protagonismo que toma dentro del ámbito laboral, pues, en ese entonces todavía era más imprescindible el operativo humano que la misma máquina (Carrillo & Santander, 2005).

**Tabla 5:** Actores presentes durante 1950 - 1970

PERIODO		1950 - 1970
OBJETIVOS	DIMENSIÓN	ACTOR PRESENTE
Identificar los cambios tecnológicos dentro del período seleccionado, dando a conocer la modificación del trabajo portuario a través de los años. Principalmente en sus recursos y actores.	Tecnología	<p><b>Embarcaciones:</b> A comparación de los buques o yates que el puerto recibe el día de hoy, son de un tamaño menor, no se observan cargas superficiales, por lo que se piensa que deben tener compartimento dentro de sí mismo.</p> <p><b>Grúas:</b> Existen en mayor cantidad grúas un tamaño considerable las cuales están dentro de las embarcaciones atracadas en el molo principal del puerto; por otro lado solo hay un par de grúas de mayor tamaño las cuales son terrestres.</p> <p><b>Ferrocarril:</b> La aparición de la línea ferroviaria dentro de los límites portuarios cobró vital importancia para el traslado de cargas y la construcción misma de nuevos sitios en el puerto.</p>
Identificar como la modernización modifica el espacio y trabajo portuario a través del paso de los años.	Modernización	<p>En cuanto espacio se observa que ocupa un molo principal, con una pequeña cantidad de recursos los cuales tiene dentro de su perímetro, logrando ver un terreno simple y de menor flujo entre embarcaciones como vehículos terrestres dentro del trabajo.</p> <p>La infraestructura es simple, se observa un espacio liso para la ocupación del puerto, los cuales poseen centros de almacenajes para guardar los recursos y productos que se movilizan y mantienen en el puerto. No posee mayor cantidad de grúas ni embarcaciones.</p>

**Fuente:** Elaboración propia a partir de fotografías pertenecientes al libro “San Antonio, Llolleo, Tejas Verdes, Santo Domingo”.

Indudablemente la participación humana dentro del puerto es muy superior al ente no humano presente, pues, el proteccionismo económico bajo el qué estaba sumido nuestro país significaba poca inversión financiera en mejoras tecnológicas, económicas, personal etc., por lo que los principales actores no humanos son las grúas (las más básicas existentes para la época) utilizadas en las zonas de atraque únicamente, en segundo lugar se encuentran las embarcaciones, cuyo fin de realizar las transacciones comerciales a través de los buques de carga. Y, por último, el ferrocarril, a pesar de no ser parte exclusivamente

para actividades dentro del puerto, se convierte en un ente no humano primordial para el manejo de cargas y la pertinente construcción de zonas referentes al puerto mismo.

A propósito de esto, la modernización del trabajo todavía no hacía gran eco dentro del puerto, pues, el desempeño de las tareas se establece en torno a la carga y descarga de gráneles y el manejo de las grúas existentes, y, las funciones de seguridad (guardias) y capataz, más no otro tipo de empleo existente.

## **6.2 Declive del modelo portuario: 1971 - 1990**

Con la llegada de la década de los años 70' la reestructuración no se hizo esperar, sin embargo, la inminente crisis del modelo económico chileno presentado por el gobierno de la UP no se hicieron esperar. La economía nacional entró en un periodo de recesión, en el cual la inflación era cada vez mayor, terminando este proceso en el año 1975 aproximadamente, dos años después de la instaurada dictadura militar.

El predominio de los "Chicago Boys" dentro de la economía nacional despertó el eterno letargo respecto de las políticas proteccionistas hacía unas liberales, cuyo fin era introducir a Chile en el mercado a nivel mundial, en el que la fuerza de este es tal que la autorregulación opera como principal fuente de dirección.

Tras esta situación, a finales de los años 70' la funcionalidad del modelo portuario entró en crisis, la mala coordinación y manejo por parte del estado colapsó, pues, la ineficacia de adaptarse a la reestructuración económica vivida no coincide con la actualización del modelo. Cuestión que golpeaba directamente a las transacciones comerciales que se realizaban, ya que su principal manejo es por vía marítima.

Dicho esto, la monopolización del sistema portuario llegó a su fin, pues, en el año 1981 el estado chileno se vio en la necesidad de intervenir dentro de las actividades realizadas en el puerto, por lo que se instauró libre acceso al manejo de operadores privados para mejorar

la condición del puerto y adaptarse de mejor manera a la nueva etapa de modernización que enfrentaban. Por tanto, el despliegue del aparataje técnico y de infraestructura portuaria era mucho mayor en comparación con lo vivido en las décadas pasadas.

Así mismo, el poder que tenían los trabajadores, principalmente los estibadores también se perdió, la monopolización del servicio ahora se comienza a realizar directamente con las navieras involucradas al puerto, sumándose como un trabajador más, sin el privilegio de ser el dueño de su propio trabajo, dando paso al sistema de subcontratación con el alza de trabajadores eventuales (Carrillo & Santander, 2005).

**Tabla 6:** Actores presentes durante 1971 - 1990

PERIODO		1971 - 1990
OBJETIVOS	DIMENSIÓN	ACTOR PRESENTE
Presenciar los cambios tecnológicos dentro del período seleccionado, dando a conocer la modificación del trabajo portuario a través de los años. Principalmente en sus recursos y actores.	Tecnología	<p><b>Ferrocarril:</b> Se presentan líneas ferroviarias las cuales pasan por distintas zonas de descarga dentro de los molos pertenecientes a los sectores portuarios.</p> <p><b>Silos:</b> Existen aparte de los centros de almacenajes comunes, silos a las orillas de los molos para almacenar todo granel que exporta y mantiene el puerto.</p> <p><b>Modificación de grúas:</b> Aún se conservan algunas grúas de buque, pero con el paso del tiempo van predominando en el espacio las grúas terrestres, que en comparación a las que existen en la actualidad, estas son considerablemente de menor tamaño.</p>
Identificar como la modernización modifica el espacio y trabajo portuario a través del paso de los años.	Modernización	<p>La principal característica que se logra notar es la mayor ocupación de espacio en relación al puerto, mayor flujo de embarcaciones (las cuales poseen mayor tamaño que las del período anterior) si bien no son variadas, estas por el mismo tamaño ocupan gran cantidad de espacio.</p> <p>Grúas y embarcaciones, como también el terreno se notan que han sufrido modificaciones para adaptarse óptimamente a los nuevos flujos y labores portuarias.</p>

**Fuente:** Elaboración propia a partir de fotografías pertenecientes al libro “San Antonio, Llolleo, Tejas Verdes, Santo Domingo”.

Durante la segunda etapa del puerto, el cambio en sí respecto a la cantidad de actores que se fueron adhiriendo al funcionamiento del puerto no fue algo tan notorio, los cambios más evidentes fueron a niveles administrativos y estructurales, pues, básicamente todavía

era la gran parte del trabajo de manera más manual y artesanal, ayudado de pocos elementos más tecnológicos y automatizados.

“todavía se trabajaba mucho manualmente, principalmente sacos, todavía se movilizaba en los buques (...) las lingas de cobre, de forma manual con una “yegua”, que se ponía en el centro, que era como una especie de carrito y la grúa lo dejaba en el centro y después para los rincones que no llegaba la grúa, había que extraer manualmente, era en caso del cobre... La fruta también, se le tiraba a lo que se le llamaba “cajas a tirada”..., mucho trabajo manual, mucha saquería... Y bueno, ya después..., este..., en ese tiempo no existían los container, existían cajas nomas, y dentro de esas cajas venían infinidad de cosas” (C. Valenzuela, comunicación personal, 10 septiembre de 2019).

### **6.3 Privatización y reestructuración portuaria: 1991 - 2019**

Inmediatamente con la llegada de los años 90’ se dictaminó la ley 18.966, la cual ratificó la inserción de empresas privadas el manejo operativo del puerto, salvo las tareas administrativas y de almacenaje dentro del recinto, ya que estas actividades aún estaban a cargo de un cada vez más insignificante EMPORCHI. Situación que dejó legalizado los derechos y deberes de ambas partes, entre entes privados y pública.

La incipiente alza en la privatización de servicios portuarios implicó la racionalización del empleo, es decir, al despojar la apropiación de su fuerza de trabajo pasan a ser el medio (sujeto a disponibilidad) para obtener un fin, que en este caso sería posicionar por completo a San Antonio como un importante puerto dentro de Latinoamérica.

Dichas reformas permitieron aumentar con creces la productividad a bajo costo, permitiendo de lleno la privatización de los puertos a lo largo de todo Chile en el año 1997, bajo la ley 19.542 de modernización portuaria, en el que el estado desentiende todas sus utilidades sobre el puerto, presentado como un “proyecto hacia el progreso”, con aumento de tecnología e infraestructura portuaria.

Actualmente, el puerto de San Antonio se encuentra en proceso de construcción del “megapuerto”, con el fin de seguir aumentando la rentabilidad del mismo con un aumento sustancial de productividad y de zonas de atraque (Carrillo & Santander, 2005).

**Tabla 7:** Actores presentes durante 1991 - 2019

PERIODO		1991 - 2019
OBJETIVOS	DIMENSIÓN	ACTOR PRESENTE
Presenciar los cambios tecnológicos dentro del período seleccionado, dando a conocer la modificación del trabajo portuario a través de los años. Principalmente en sus recursos y actores.	Tecnología	<p><b>Conteiner:</b> Lo más notorio dentro de las imágenes de esta época son los excesivos números de conteiner que se resguardan y transportan en el puerto, ya sea en los molos o las mismas embarcaciones. Su figura resulta predominante dentro de todo el espacio portuario, pero aun así se conservan los centros de almacenaje y los mismos silos que existen desde los periodos anteriores. Pero recalcar que logran ser mayor el número de conteiner que cualquier otro recurso portuario.</p> <p><b>Grúas:</b> Las grúas fueron modificadas ya en su mayoría, ya después del 2000 las grúas de barcos van desapareciendo poco a poco, predominando las grúas terrestres que existen para la descarga de las embarcaciones y también para la movilización de cargas en el puerto y así si su mismo orden dentro de este espacio. Por último recalcar que su misma estructura logra rebasar en tamaño a las anteriores considerablemente.</p> <p><b>Más zonas de atraque:</b> Existen más zonas de atraques para seguir recibiendo más embarcaciones y también de mayor tamaño, ya no solo con fines laborales en cuanto producción económica portuaria, sino también como puertas turísticas para el recorrido de la costa de la quinta región como es el caso de los Yates.</p> <p><b>Yates:</b> En esta última década, el puerto de San Antonio recibe embarcaciones de principios turísticos, siendo el principal destino para contribuir al turismo dentro de la costa de la quinta región, dando paso a otra fuente de producción para este mismo, no siendo solo el enfoque en las labores portuarias, sino dando un extra para otro campo laboral para más personas.</p> <p><b>Camiones:</b> Ahora predominan el uso de camiones para lograr transportar desde distintos puntos a nivel nacional las diferentes cargas que pueden existir en diferentes puertos, obteniendo su propio espacio e importancia dentro de este periodo portuario.</p>
Identificar como la modernización	Modernización	<b>Puerto Turístico:</b> Si bien San Antonio no se caracteriza

<p>modifica el espacio y trabajo portuario a través del paso de los años.</p>		<p>por ser un lugar turístico, es el foco principal para la llegada de nuevos turistas que vienen de paso al litoral de los poetas, dando paso al turismo de la quinta región, principalmente de su costa desde la provincia de San Antonio hasta la comuna de Algarrobo.</p> <p><b>Transporte de carga y descarga:</b> Ya no existen solo la movilización de cargas y descargas por trenes y barcos, ahora se adhiere el uso de camiones, que tienen su propio acceso y espacio de guardado dentro de una parte modificada del puerto, ocupando mayor cantidad de espacio de la cual logra ser visible dentro del puerto, teniendo conexiones externas que sirven para seguir fluyendo en el sector portuario.</p> <p><b>Producción del espacio:</b> Las imágenes reflejan la nueva ocupación de espacio del puerto, la cual consiste en estar en constante flujo de transportes, como también repleta de recursos de almacenaje y labores portuarias, por lo que ha crecido notoriamente llegando a su cúspide antes del programa Megapuerto, por lo que se logra posicionar como el puerto más grande de Chile y uno de los mayores en cuanto flujo en Latinoamérica.</p>
---	--	--

**Fuente:** Elaboración propia a partir de fotografías pertenecientes al libro “San Antonio, Llolleo, Tejas Verdes, Santo Domingo”.

## 6.4 Modernización portuaria y estructura social

A lo largo de este estudio, se han abordado diferentes tópicos en relación al fenómeno portuario, principalmente dos que van en conjunto, los cuales son la modernización laboral y la estructura social del puerto. Dentro de los períodos que se consideraron en el análisis se aprecia distintos cambios desde la modernización portuaria en cómo modifica a este rubro y su misma estructura social, construyendo un sistema totalmente diferente y complejo en comparación a su época más antigua.

El puerto logra ser uno de los fenómenos más antiguos a nivel nacional, siendo interesante poder describir las anotaciones en relación a lo revisado en el marco teórico de cómo la modernidad va modificando el trabajo y a la vez los componentes de este mismo. El sector portuario ha ido mutando desde mediados del siglo pasado, que si bien la privatización da el puntapié inicial para la modernización tecnológica de manera más

acabada y fulminante, siempre las faenas portuarias han ido cambiando y modificando sus componentes a medida que pasa el tiempo. Esto no solo es en cuanto recursos materiales y humanos que existen dentro de este espacio, sino también su misma estructura social.

**Tabla 8:** Primer periodo de cambios en el puerto

Periodo	1971 - 1990	
OBJETIVOS	DIMENSIÓN	ACTOR PRESENTE
Presenciar los cambios tecnológicos dentro del período seleccionado, dando a conocer la modificación del trabajo portuario a través de los años. Principalmente en sus recursos y actores.	Tecnología	<p><b>Embarcaciones:</b> Sin duda alguna, uno de los actores principales dentro del puerto son las embarcaciones que cada día transcurren dentro de los perímetros portuarios para su carga y descarga, pero no solo existen para el transporte de estas, sino también para la movilización de cargas dentro del puerto como los buques que poseían grúas, los cuales predominaban en el espacio portuario.</p> <p><b>Grúas:</b> Las grúas son el tope máximo en lo tecnológico dentro del puerto. Como se mencionaba anteriormente, existían en mayor parte las grúas de embarcaciones, las cuales se necesitaba el conocimiento sobre maniobrar y también tener la ventaja de que la naturaleza del propio mar colaborará para hacer menos tortuoso su maniobrar. Por otro lado, en menor cantidad existían un par de grúas terrestres, las cuales eran de tamaño considerablemente mayor y también lograba transportar mayor carga pesada.</p> <p><b>Cargas graneleras:</b> El puerto a nivel nacional se caracterizaba por ser principalmente granelero, por lo que estas cargas eran organizadas en sus centros de almacenajes los cuales algunos aún siguen vigentes hoy en día, adhiriéndose después los silos para su acumulación.</p> <p><b>Recursos de seguridad y uniformes:</b> En este período la ausencia de uniformes y artefactos de seguridad era lo que más repercutió en las labores de los portuarios, desde cómo ejercían su trabajo hasta su propia calidad de vida, ya que se menciona que no existían períodos reguladores hasta finales de la década de los 80, por lo que todo “uniforme” era traído desde casa y elementos importantes para el trabajo como casco o guantes eran extraídos de las mismas naves que llegaban ya que eran escasos.</p> <p><b>Recursos humanos:</b> La principal herramienta de esta época fueron los mismos portuarios, ya que adoptan labores multidisciplinarias para desenvolverse en las</p>

		distintas actividades para sustentar y movilizar al puerto.
Identificar como la modernización modifica el espacio y trabajo portuario a través del paso de los años.	Modernización	<p><b>Accidentabilidad y mortalidad presente:</b> Uno de las características más explícitas que recurren en los relatos de los trabajadores portuarios son los accidentes que ocurrían a diario dentro del trabajo, siendo de naturaleza humana o artificial, eran periódicos dentro de estos años, pero estos fueron disminuyendo a medida que transcurría el tiempo gracias a la modernización de recursos los cuales mejoraron la calidad de vida de los trabajadores, haciendo cada vez más del puerto un espacio un poco más seguro, aunque al principio no habían protocolos de seguridad o seguros laborales. Lamentablemente, los accidentes que existen en el puerto siempre son de gravedad o mortales, lo que se ha mantenido hasta el día de hoy.</p> <p><b>Habilidad Humana:</b> Reiteradas veces, se menciona como algo trascendental tener habilidad y un físico adecuado para realizar las distintas labores de la época, ya que presentan un notable desgaste físico y se aclara que es necesario tener “fuerza bruta”. Por lo que además de tener conocimientos teóricos y prácticos para ejecutar cualquier actividad, los portuarios necesitan tener un físico el cual les facilite llevar a cabo su trabajo. Otro punto importante es la habilidad para maniobrar y ejecutar las diferentes herramientas o recursos que estaban presentes, ya que si bien existía la tecnología, gran parte de las mismas labores eran propiamente a cargo de la destreza humana.</p> <p><b>Planes normativos:</b> A finales de este período empezaron a emplearse planes normativos tanto de seguridad, como también regular los portuarios que eran eventuales a través de contratos. Se comenzó a dar más cabida a la calidad de vida de los trabajadores, preocupándose de contemplar los riesgos de sus labores por medio de normas de seguridad que se debían cumplir, si bien eran básicas, con el tiempo estas han ido mejorando según el crecimiento de la misma labor portuaria.</p>

**Fuente:** Elaboración propia a partir de los relatos de las entrevistas.

Uno de los principales cambios dentro del puerto es la modificación del espacio a través del proceso de modernización, como bien menciona Bustamante (1992), la naturaleza se

hace necesaria para el ser humano y su progreso, como es en este caso la ocupación de espacio portuario dentro de la ciudad de San Antonio, lo cual modificó gran parte de playa que se ocupaba con fines turísticos y recreación, para así obtener mayor territorio portuario y así una mayor producción, que hasta el día de hoy se sigue expandiendo con el llegado proyecto Mega Puerto. Esto coincide con los postulados de Latour (2005), asemejando al puerto como un “proyecto incompleto” el cual se va transformado y transformando su alrededor a medida que la modernidad avanza.

En lo que sería la estructura social, dentro del puerto existe una red inmensa la cual con el progreso del tiempo va amplificando su presencia de actores. Según Feito (1996), esto lo menciona como complejizar la estructura social, gracias al sistema en el que los actores están insertos, su modernización tecnológica y social, haciendo una red de mayor densidad en cuanto componentes humanos como también no humanos (como recursos materiales, espacios, instituciones, etc.). La modernización abre paso a una estructura que si bien es más compleja, logra tener apartados sus componentes siendo complementos que hoy en día son sumamente relevantes, de los cuales carecían anteriormente en la línea temporal portuaria, por lo que cada actor posee un significado y una determinada labor que además de mejorar al puerto, logra encargarse, mantener o suplementar a otro actor que permanezca en la misma red.

Otro punto tomar en cuenta es globalización de acuerdo a los postulados de Klein y Tokman (2000), y, a su vez cómo ha influido en la modernización portuaria. El puerto siendo un puente internacional para el traspaso económico tiene influencias de diferentes naciones las cuales han aportado para que esta logre progresar imitando modelos laborales e incluyendo nuevos recursos desde otros países, pudiendo así surgir y lograr posicionarse en un nivel considerable dentro del mercado mundial. Por otro lado, se puede reflexionar sobre el concepto de “sociedad del trabajo” que explica Alvira (2000), sobre la igualdad que pueden tener los trabajadores dentro del mismo rubro gracias a este punto culmine de la modernidad laboral, asemejándose con lo que mencionan Klein y Tokman (2000) sobre la

capacitación del trabajo y la equidad de los trabajadores, tomando de ejemplo a los portuarios de hoy en día.

Por último, la modernización tecnológica es el aspecto más tangible del cual se puede percatar en solo observar en el puerto, desde los uniformes y elementos de seguridad de los portuarios, hasta las colosales grúas y embarcaciones que están insertas en el paisaje costero. Por un lado está Ingold (1990), en el cual toma la modernización tecnológica como el dominio del hombre sobre la naturaleza a través de herramientas que van modernizando con el paso del tiempo, lo cual es totalmente coherente con el caso del puerto de San Antonio, en el cual este se ha ido modificando para su producción económico y fines laborales. Y por otro lado está Andrew Feenberg, en el cual aterriza los pensamientos de la sobrevaloración humana frente a lo tecnológico, advirtiendo que las máquinas y herramientas son los protagonistas de la sociedad actual, dejando cada vez más obsoleto al humano, pudiendo esto beneficiar o no a su misma estructura social.

**Tabla 9:** Segundo periodo de cambios en el puerto

Periodo		1991 - 2019
OBJETIVOS	DIMENSIÓN	ACTOR PRESENTE
Presenciar los cambios tecnológicos dentro del período seleccionado, dando a conocer la modificación del trabajo portuario a través de los años. Principalmente en sus recursos y actores.	Tecnología	<p><b>Grúas:</b> La implementación de una amplia variedad de grúas dentro del trabajo portuario viene en reemplazo de la contratación del operario dentro del puerto, además, cabe recalcar las cargas que para el manejo de los actuales cargamentos es mucho más necesario la utilización de una grúa en lugar de tanto trabajador, ya que el manejo lo realiza solo una persona.</p> <p><b>Embarcaciones:</b> El cambio sustancial reside en la gran magnitud de los buques que ingresan al puerto, pues, el tamaño actual supera con creces a lo que ingresaban antiguamente.</p> <p><b>Seguridad:</b> a partir de la llegada del ente privado dentro del puerto el tema de la seguridad pasó a ser importante dentro del puerto, tanto como la utilización de ropa e implementos necesarios de los trabajadores como el resguardo del propio puerto, como las cámaras de seguridad.</p> <p><b>Zonas de atraque:</b> Aumento sustancial en la cantidad de zonas de atraque y en el tamaño de las mismas, pues, a ampliarse se permitió el ingreso a embarcaciones de mayor tamaño. También, se aprecia una gran incorporación de maquinarias que ayudan al trabajo que se realiza con los buques y fuera de ellos.</p> <p><b>Cargas:</b> Con el paso del tiempo el tipo de carga evolucionó, a tal punto que en la actualidad el manejo de estas radica casi en su totalidad</p>

		contenedor de todo tipo, siendo la principal fuente de almacenaje dentro del puerto o en las embarcaciones, relegando a un menor porcentaje a los graneles y los mecanismos de transporte.
Identificar como la modernización modifica el espacio y trabajo portuario a través del paso de los años.	Modernización	<p><b>Trabajo y seguridad:</b> la irrupción del cambio del modelo económico y nacional dentro del puerto cambió sustancialmente la concepción del trabajo portuario, pues, el manejo de maquinarias viene como sustituto a una gran cantidad de trabajo realizado de forma manual, que por lo demás requería otro tipo de recursos. Lo que por lo demás reduce el número de empleo y exige cada vez más especificidad y tecnificación para optar como calificado para el trabajo. Razón por la cual, viene a jugar un rol importante la seguridad del trabajador, pues, al contar con cierto tipo de infraestructura la normativa legal toma mayor peso, instaurando ropa e implementos adecuados para el trabajo, además de personal cualificado como prevencionistas de riesgo a cargo del tema.</p> <p><b>Infraestructura:</b> La rentabilidad en la utilización del espacio del puerto a crecido exponencialmente, pues, desde la concesión a privados la inversión monetaria permitió rendir sus frutos económicamente hablando, pues, la expansión en las zonas de atraque da mejor cabida respecto a las transacciones comerciales que se realizan, dándole mayor eficacia y rapidez al trabajo realizado en los buques de carga, permitiendo tener un fluidez mucho mayor a la que se tenía. Además de transformarlo en un rentable atractivo turístico para el atraque de cruceros y otro tipo de embarcaciones.</p> <p><b>Institucionalidad:</b> El marco regulatorio dentro de la empresa privada dio paso al aumento a la precarización del ente normativo, pues, a partir del gran cambio realizado desde 1981 y posterior privatización del puerto mismo, la subcontratación pasó a ser la principal forma de empleo dentro del puerto, siendo el trabajador eventual como la principal fuente de trabajo. No obstante, en la actualidad también ha habido un aumento de trabajadores con contrato fijo, pero de igual forma sigue habiendo una gran plaza de eventuales.</p>

**Fuente:** Elaboración propia a partir de los relatos de las entrevistas.

Por último, es imprescindible no ejemplificar de manera gráfica lo anteriormente descrito, motivo por el cual, en la figura 2 y 3 se pueden apreciar los cambios a nivel macro dentro de estructura social portuaria, tomando en consideración tanto actores humanos como no humanos, como por ejemplo las maquinarias o zonas mismas del puerto.

Dentro de ambos mapas se pueden identificar algunos actores cruciales en el funcionamiento del puerto, los cuales han prevalecido dentro de los años, a estos los llamaremos “estables”, siendo la totalidad de actores de la figura 2 que se han mantenido hasta el día de hoy vigentes. Pero esto no significa que se han mantenido con el paso de los

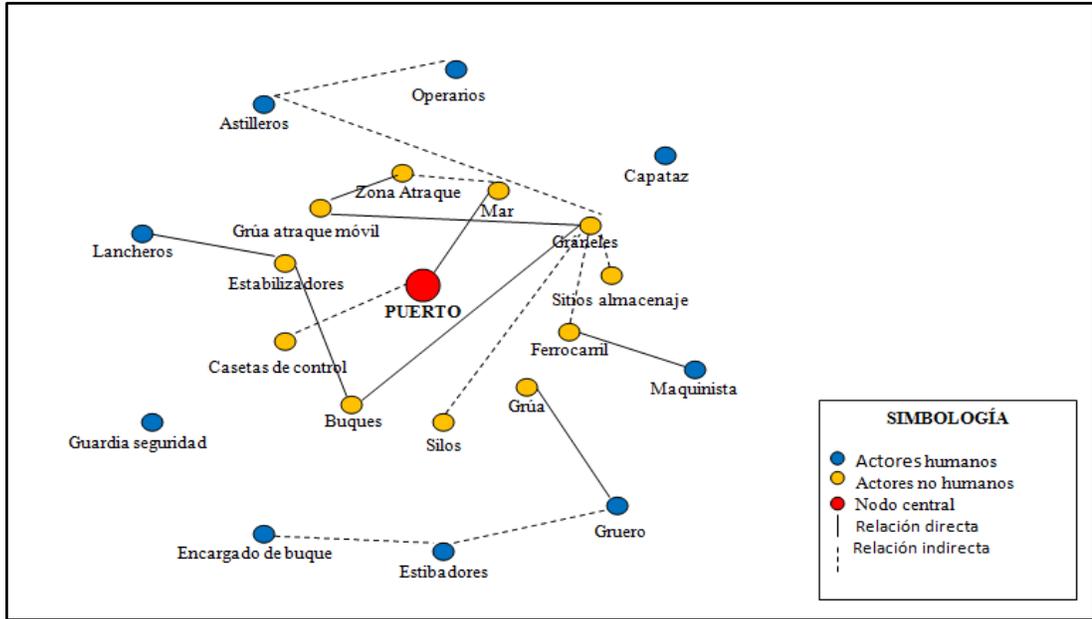
años igual, han ido mutando creando variantes de estos mismos, como es el ejemplo de las grúas, que se han masificado por todo el espacio portuario, siendo mayoritariamente grúas terrestres, que en comparación al primer período era más común las grúas de las propias embarcaciones.

Además, el principal cambio que se puede observar a simple vista es la adhesión de nuevos actores que surgirían gracias al proceso de modernización, siendo actores humanos e inhumanos, viéndose de manera reflexiva, este cambio tecnológico ha logrado facilitar las labores portuarias, además de lograr crear nuevos empleos para las mismas mantenciones y usos de las nuevas maquinarias; por otro punto, existen nuevos actores que se encargan del control normativo y la seguridad de los trabajadores, mejorando la calidad de vida laboral con una base legislativa (tema que en el pasado era casi inexistente), por lo que esto se considera una mejora sustancial en comparación al primer período.

Dicho así, la estructura basal del puerto se ha mantenido sustancialmente, no obstante, la incorporación de nuevas tecnologías dentro de este ha llevado a que estos mismos elementos estables se modifiquen con el tiempo, adaptándose al nuevo funcionamiento, cómo es el hecho de las cargas manejadas, pues, actualmente casi en su totalidad son contenedor movilizadas con maquinaria especializada, reduciendo notablemente la cantidad de mano de obra utilizada, en relación con la manipulación de los gránulos en el pasado. Así mismo, ha pasado con los sitios de almacenaje granelero, ya que, se reemplazaron por los contenedor y grúas terrestres, generando un reordenamiento espacial del puerto mismo.

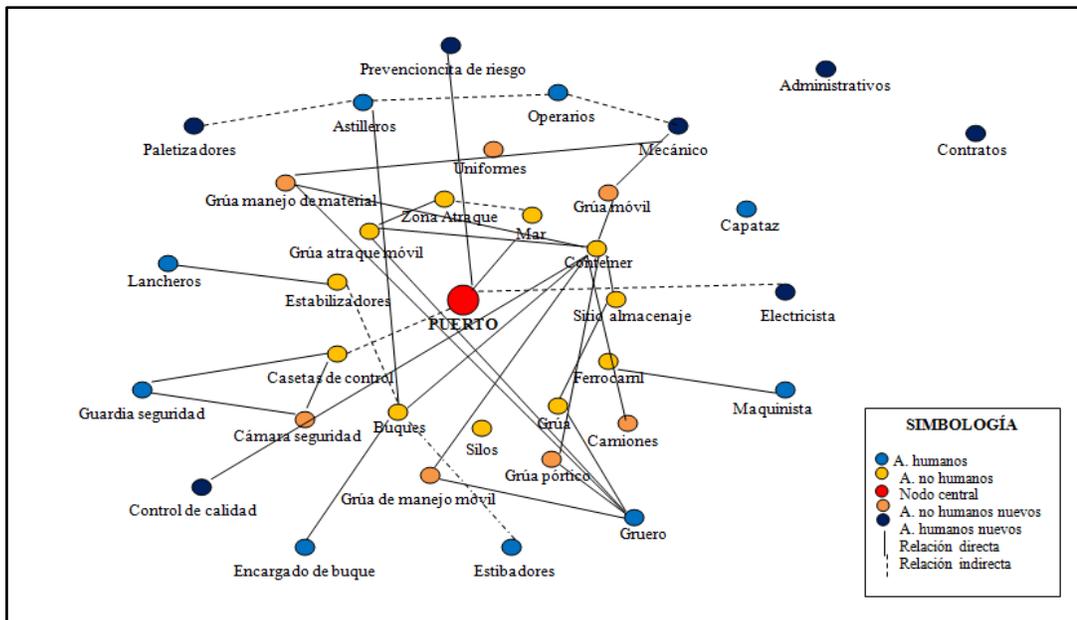
Cabe destacar que la falta de imagen del segundo período fue meramente intencional, pues, la imagen era totalmente replicada, cómo se dijo con anterioridad los cambios eran básicamente de normativas legales en lugar de estructurales, ya que los verdaderos cambios son más notorios en el primer y tercer período.

**Figura 2:** Red de actores en el puerto período 1950 - 1990



Fuente: Elaboración propia

**Figura 3:** Red de actores en el puerto entre 1990 - 2019



Fuente: Elaboración propia

## 7.

# CONCLUSIONES

¿La modernidad da como resultado la esclavitud del hombre hacia la máquina o la complementariedad en el desempeño de sus tareas?

Tal como lo vemos en la actualidad, la situación puede ser vista desde ambas perspectivas a nivel portuario. La historia que concierne a la evolución dentro del puerto de San Antonio se cruza directamente con la llegada del mundo moderno con la intromisión de nuevas tecnologías, que coincidentemente se da con la privatización del puerto a fines de la década de 1990, más específicamente el año 1997, permitiendo al sector privado hacerse cargo de las funciones del mismo .

Lo que en un inicio fue un muelle en el que fluctuaban embarcaciones comerciales caracterizado por la alta demanda de trabajo manual, apoyada mínimamente por el uso de maquinarias y aparataje tecnológico, actualmente se caracteriza por ser un espacio completamente nuevo y renovado, abocado en mejorar su posicionamiento como principal puerto en Chile y en el ranking hecho por la CEPAL, culminando con la construcción del proyecto de megapuerto fluctuando en pro de una nueva era tecnológica.

Actualmente la participación del trabajo humano dentro de la industria se complementa con la participación de la máquina, realizando tareas colaborativamente, no obstante, el terreno ganado por la automatización de los sectores industriales y fabriles cada vez va dejando más de lado la participación del hombre respecto a esto. Pues, a pesar de que la fuerza de trabajo (humana) todavía resulta “indispensable” en estos sectores, la máquina cada vez va ganando más peso y utilidad en el desempeño de tareas, tanto así que en

algunos sectores el hombre es un servidor de esta, cuando años atrás una situación completamente contraria.

Basta con sólo ver cómo ha ido evolucionando el puerto año tras año, mediante las fotografías y relatos recopilados. Durante la primera mitad del siglo XX, Chile sólo brinda una economía interna de subsistencia e importaciones, por lo que en gran medida la inmersión a este mundo completamente globalizado es prácticamente nula, claro reflejo en escaso desarrollo industrial visto, por tanto, la indispensabilidad de la fuerza de trabajo humano era indiscutible.

Si lo analizamos desde esta perspectiva, la creación de la máquina como un objeto facilitador de algunas tareas o realizar una determinada está justamente para eso, un componente en ayuda del trabajo humano, justamente manejado por este último. Si bien cada vez genera más aporte ayudando en tareas difíciles para el hombre el trabajo gira en torno a las capacidad de funcionamiento que le dé el hombre a la industria, es decir la capacidad del ente humano es lo principal, cuestión que es casi completamente inversa en la actualidad.

Bajo este contexto, de igual manera hay que especificar que los avances que hay hoy en día eran mínimo, el ejemplo más contundente es la carga movilizada, pues, principalmente se manejan gráneles, es decir, objetos sin mayor manufactura, tarea realizada únicamente por el hombre, de manera completamente artesanal. Mientras que desde la década de los 90' en adelante aproximadamente, las cargas se manejan en container casi en su totalidad.

Es decir, que las reglas de funcionamiento actuales cambiaron casi en su totalidad, la máquina pasa a ser el factor principal del puerto, no obstante, el factor humano sigue siendo importante, pues, cuando hay problemas con los trabajadores se detienen las faenas y las funciones del puerto quedan completamente detenidas. Ahora bien, en el pasado el puerto giraba en torno a la capacidad del ser humano en cuanto al funcionamiento correcto de las actividades, y, en la actualidad aunque depende del humano, es indispensable el buen

funcionamiento de las máquinas, aunque los portuarios son los que le dan la vida misma al puerto y las máquinas.

Desde el enfoque sociológico a partir del análisis de resultados y marco teórico, el resultado del proceso de modernización dentro del puerto genera una red de actores mucho más compleja dentro de su estructura social, con esto se refiere a que con el paso del tiempo se van adhiriendo nuevos actores humanos y no humanos. Además, no solo se vuelve compleja su red en cuanto cantidad de actores, sino también se vuelve más compleja la interacción entre estos mismo y el flujo que existe dentro de la red portuaria.

Con esta premisa nos da paso a reflexionar sobre la llegada de la modernidad y como esta se abre paso dentro de la sociedad, más específicamente en un espacio laboral común, como lo es el puerto. En el desarrollo de este estudio ha dado puntos clave para entender a la modernidad como casi un sinónimo de adhesión de actores dentro de una red mediante la inyección de nuevos modelos de producción y concentración del nuevo trabajo más mecanicista, suponiendo que esta logra manejar y mutar la estructura social portuaria gracias al avance tecnológico que ha otorgado la modernización de este mismo empleo, dando así mejores avances en cuanto recursos y cuidado del trabajador, como también más empleos para distintos oficios que se van creando a partir de que se van creando o incluyendo nuevos actores.

Si bien, la modernización trae consigo un proceso de cambio tecnológico avanzado, no es lo único que se puede rescatar en cuanto avances se refiere, ahora quienes trabajan en el puerto no solo son simples obreros que deben lidiar sus actividades laborales cotidianas con su fuerza bruta o con lo que tengan a mano, sino que también se ha modernizado al trabajador dando como resultado un ser más especializado en lo que su área laboral necesite, por lo que no solo la maquina ha ido avanzando, sino que con el humano han ido de la mano creciendo para un mejor desarrollo económico y también social dentro de este espacio.

Sin duda alguna, el puerto está en una constante época de cambio, la cual al parecer es un ciclo infinito de constante modernización, estando en el comienzo inminente de lo que quizás sea el punto máximo de la evolución laboral, el Mega Puerto, puede ser que la incursión de nuevas tecnologías se siga situando sobre otros espacios para dar así un impacto muchas veces positivos para quienes buscan una mejor opción laboral, pero quizás posea otros costos que quizás puedan repercutir en quienes menos se espere.

Por tanto, la cuestión de la modernidad y la incursión tecnológica que se ha desarrollado dentro del puerto, y que a su vez se seguirá desarrollando en este proyecto de Mega Puerto nos hace cuestionarnos indudablemente una inminente tensión entre la empresa como ente institucional y con los trabajadores mismos, pues, a pesar de la aparición de toda una gama de normas de seguridad hacia los trabajadores (uniformes, prevencionistas de riesgos, seguros laborales, capacitación, etc.) y, el mejoramiento de la infraestructura sigue al debe en cuanto a la precarización del trabajo mismo, ya que, estos puntos son obligatorias por cuestiones legales propias del mundo moderno. Sin ir más lejos, la contratación del personal todavía sigue categorizando entre empleados con contrato fijo y eventuales, siendo estos últimos un gran porcentaje dentro del puerto, siendo los principales encargados de su funcionamiento.

No obstante, este hecho viene siendo propio del modelo de economía neoliberal por el que se ve regido el mundo entero, velando por los intereses propios en lugar de los comunes, cuestión que se ha mantenido a lo largo de la historia desde la década de 1970, ya que se reemplaza el estado proteccionista y benefactor por uno capitalista de libre mercado. A pesar de aquello, este mismo hecho dio un impulso a la economía nacional, puntualmente al sector portuario, reestructurando un nuevo orden social y empresarial.

Por tanto, esto conlleva a una complejización social con el pasar de los años, es decir, el caso de la modernización portuaria la red de actores se dificulta, en el sentido que la modernidad avanza en cuanto a recursos y tecnologías necesita más sociedad, vale decir que a más progreso es igual a más actores. Y, en el caso portuario nacen nuevos trabajos y herramientas necesarias para que siga funcionando de acuerdo a los estándares actuales.

## 8.

### REFERENCIAS

- Abramo, L. (1997). Políticas de capacitación y gestión de la mano de obra en un contexto de modernización productiva. *Competitividad, redes productivas y competencias laborales*, 79-116.
- Alvira, R. (2000). Trabajo, estructura social y liderazgo. *Revista Empresa y Humanismo*, 2 (1), pp. 33-50. Recuperado de [https://dadun.unav.edu/bitstream/10171/35784/1/Rafael%20Alvira\\_Trabajo%2C%20estructura%20social%20y%20liderazgo.pdf](https://dadun.unav.edu/bitstream/10171/35784/1/Rafael%20Alvira_Trabajo%2C%20estructura%20social%20y%20liderazgo.pdf)
- Arnoletto, E. (2007). Glosario de conceptos políticos usuales. Eumenet.
- Biblioteca del Congreso Nacional de Chile (2014). Ley fácil. Recuperado de <https://www.bcn.cl/leyfacil/recurso/trabajadores-portuarios>
- Bravo, M. & Martín, J. (2010). Modernidad y modernización en América Latina: una aventura inacabada. *Nómadas. Critical Journal of Social and Juridical Sciences*, 26(2).
- Brügmann, F. & Rojas, M. (2015). San Antonio, Llolleo, Tejas Verdes, Santo Domingo. Procultura.
- Bustamante, F. (1992). La escuela de Frankfurt y la modernidad. *Flacso*(26), 1-17.
- Canales, M. (2006). Metodologías de la investigación social. Santiago: LOM.
- Carrillos, J. & Ramírez, M. (1990). Modernización tecnológica y cambios organizacionales en la industria maquiladora. *Estudios fronterizos*, (23), 55-76.
- Carrillos, I. & Santander, A. (2005). Modernización portuaria en Chile. *Síntesis Tecnológica*, 2(2), 63-69 DOI:10.4206/sint.tecnol.2005.v2n2-03
- Cepal.org. (2018). Ranking de movimiento portuario de contenedores 2017 | Nota informativa | Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Recuperado de <https://www.cepal.org/es/notas/ranking-movimiento-portuario-contenedores-2017>
- Chuaqui, J. (2012). Microsociología y estructura social global. LOM.
- Cottet, P. (2013). Tres versiones del diseño para investigaciones sociales. En *Investigación social: lenguajes del diseño*. Santiago: LOM, 15-42.

- Díaz-Bravo, Laura, Torruco-García, Uri, Martínez-Hernández, Mildred, & Varela-Ruiz, Margarita. (2013). La entrevista, recurso flexible y dinámico. *Investigación en educación médica*, 2(7), 162-167. Recuperado de [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2007-50572013000300009&lng=es&tlng=es](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-50572013000300009&lng=es&tlng=es).
- Doerr, O. (2011). Políticas portuarias.
- EFE, (2019). Megapuerto activa plan ferroviario en tramo Santiago-San Antonio por US\$ 1.100 millones. Recuperado de <http://www.efe.cl/sala-de-prensa/noticias/megapuerto-activa-plan-ferroviario-en-tramo-santiago-san-antonio-por-us-1100-millones>
- Feito, R. (1996). *Estructura social contemporánea: las clases sociales en los países industrializados*. Siglo Veintiuno de España.
- Feenberg, A. (2005). Teoría crítica de la tecnología. *Revista Iberoamericana de Ciencia, Tecnología y Sociedad-CTS*, 2(5), 109-123.
- Glaser, B. & Strauss, A., (1969). El descubrimiento de la teoría fundamentada. Estrategias para la investigación cualitativa (Floreal Forni, trad.). *Investigación de enfermería*, 17(4), 364.
- Hernández Sampieri, R. (2014). Metodología de la Investigación. México: Mc.Graw-Hill.
- Ingold, T. (1990). Sociedad, naturaleza y el concepto de tecnología. *Archaeological Review from Cambridge*, 9(1), 5-17.
- Klein, E., & Tokman, V. (2000). La estratificación social bajo tensión en la era de la globalización. *Revista de la CEPAL*.
- Kvale, S. (2011). Las entrevistas en investigación cualitativa. Madrid; Ediciones Morata.
- Latour, B. (2005). Llamada a revisión de la modernidad. Aproximaciones antropológicas. *AIBR. Revista de antropología iberoamericana*, (Esp), 1-21.
- Ley N° 19542. Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, Chile, 10 de diciembre de 1997.
- Lucena, H., & Goizueta, N. (1999). Modernización productiva y negociaciones colectivas. Edit. ILDIS y UC.
- Luján, J. L., & Moreno, L. (1996). El cambio tecnológico en las ciencias sociales: el estado de la cuestión. *Reis*, 127-161.
- Mardechile.cl. (2005). El Puerto de San Antonio. Recuperado de [http://www.mardechile.cl/index.php?option=com\\_content&view=article&id=222:el-puerto-de-san-antonio&catid=27:econommercantil&Itemid=36](http://www.mardechile.cl/index.php?option=com_content&view=article&id=222:el-puerto-de-san-antonio&catid=27:econommercantil&Itemid=36)

- Marín, W. (2007). Cultura y modernización de la pesca artesanal en Chile: Adaptaciones, cambios e hibridaciones en una caleta de algueros. *Revista Mad*, (17), 113-143.
- Marín, W. (2007). Cultura y modernización de la pesca artesanal en Chile: Adaptaciones, cambios e hibridaciones en una caleta de algueros. *Revista Mad*, (17), 113-143.
- Nohlen, D. (2006). Diccionario de ciencia política. D.F.: Porrúa.
- Sáinz, J. P. P. (1999). Mercado laboral, integración social y modernización globalizada en Centroamérica. *Nueva Sociedad*, 164, 106-121.
- Soy Chile, (2019). Los desafíos del primer puerto de gran escala que tendrá Chile. (2019). Recuperado de <https://www.soychile.cl/San-Antonio/Economia-y-Negocios/2018/04/09/524400/Los-desafios-del-primer-puerto-de-gran-escala-que-tendra-Chile.aspx>
- Toledo, M. (s.f.) Análisis estructural de contenido. Santiago: Universidad Diego Portales.
- Valles, M. (2000). Técnicas cualitativas de investigación social. Reflexión metodológica y práctica profesional. Madrid, España: Editorial Síntesis.
- Yopo, M. (2013). Individualización en Chile: Individuo y sociedad en las transformaciones culturales recientes. *Psicoperspectivas*, 12(2), 4-15.

## 9.

### GLOSARIO

**Commodities:** Se les denomina commodities a bienes básicos (sin ningún valor agregado y/o intervención) utilizados principalmente como materias primas.

**Estado de Bienestar:** Se considera como una forma institucionalizada de seguridad social. Pues, el estado da como garantía un piso base de supervivencia para toda la población, protegiendo a las personas del devenir de toda sociedad industrial, como lo es el desempleo, salud, accidentabilidad, edad, etc., combatiendo principalmente la desigualdad social que genera la distribución de los recursos (Nohlen, 2006).

**Institución:** Se define como sistemas de normas y reglas socialmente impuestas, que permiten regular el comportamiento y generan una seguridad frente a expectativas (Ibíd.).

**Institucionalización:** Se le considera al proceso de transformación de un determinado grupo, práctica o servicio, pasando desde una situación netamente informal e inorgánica transformándose en una práctica sumamente organizada y estable (Arnoletto, 2007).

**Monopolio:** Dominancia del mercado por un demandante. En el caso portuario empresas monopólicas de carácter privado manejan el mercado. (Nohlen, 2006).

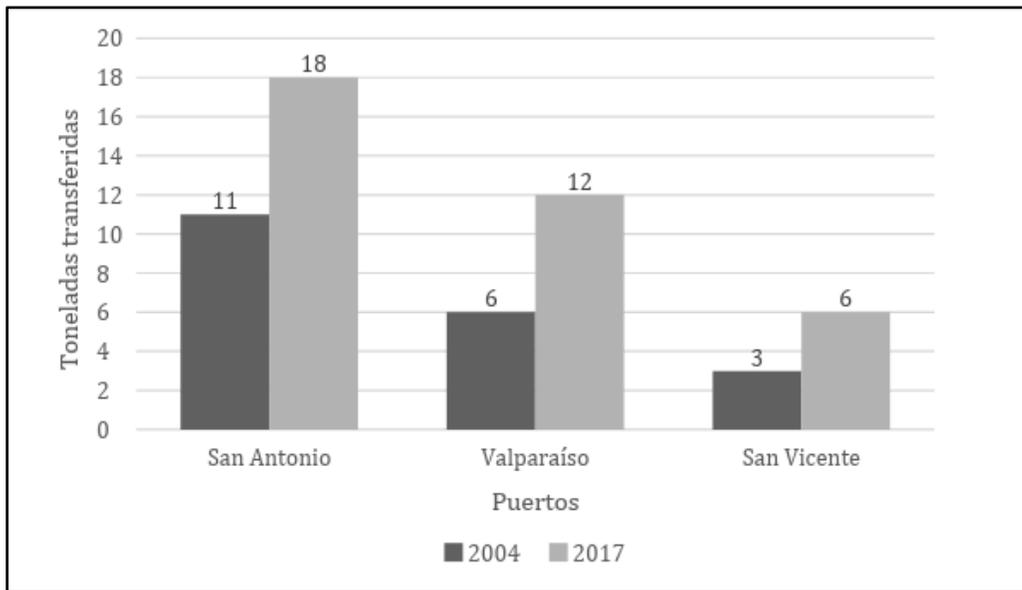
**Portuario:** “Todo aquel que realiza funciones de carga y descarga de mercancías y demás faenas propias de la actividad portuaria, tanto a bordo de naves y artefactos navales que se encuentren en los puertos como en los recintos portuarios.” (Biblioteca del Congreso Nacional, 2014)

**Privatización:** Venta o modificación de cuerpos estatales a propiedades privadas (cambio de empresa estatal a privada). (Nohlen, 2006).

## 10.

### ANEXOS Y APÉNDICES

**Gráfico 1:** Unidad de toneladas transferidas en los puertos de San Antonio, Valparaíso y San Vicente



**Fuente:** Elaboración propia según los datos de Sep. Chile, 2018

#### Pauta entrevista Post Privatización

**Nombre:**

**Año de ingreso al puerto:**

**Cargo actual:**

#### Ítem I: Cuestiones objetivas y estructurales

1. ¿Cómo ingresó a trabajar al puerto?, ¿cuáles eran los requisitos que debía cumplir?
2. ¿Cuál es el contrato o tipo de acuerdo legal que actualmente mantiene con la empresa respecto a su trabajo?, ¿ha cambiado en algún momento ese contrato?

3. ¿Cuáles son las obligaciones que requiere su trabajo?, ¿cómo desempeña esas tareas?
4. ¿Existe algún curso que los respalde para realizar de mejor manera su trabajo?, ¿antes existía esto, o es algo que se ha implementado estos últimos años? Si existen cursos o capacitaciones, ¿Los paga la empresa o son descontados de su sueldo?

### **Ítem II: Percepción personal**

1. En su opinión personal, ¿en todos los años que lleva trabajando en el puerto, ¿cómo ha influido la privatización portuaria en general y en su área de trabajo que puntualmente?, ¿cuáles han sido los principales cambios que ha identificado?
2. Según su opinión, ¿la seguridad laboral ha mejorado, aumentado o empeorado en comparación a cuando ingresó a trabajar?, ¿por qué?
3. ¿Cómo definiría su relación personal con la empresa en la que trabaja?, ¿Ha cambiado desde que comenzó a trabajar, o le debe fidelidad a esta?
4. ¿Cómo definiría la relación que tiene con sus compañeros de trabajo, jefes y/o superiores?, ¿ha cambiado desde que entró a trabajar?

### **Ítem III: Prácticas de la empresa**

1. Respecto a los aspectos básicos que debiera haber en un trabajo (vacaciones, previsión de salud, AFP, sindicato, pre y post natal, seguro médico), ¿en qué consisten estos?, ¿cómo se han visto afectados con los cambios y reestructuraciones que han habido en el puerto?, ¿se respetan o no son tomados en cuenta?
2. ¿Cuenta con algún beneficio por parte de la empresa por pertenecer al gremio portuario?, Si los tiene ¿cuáles son?, ¿siempre ha sido igual?
3. ¿Ha existido algún problema con la empresa en los que han tenido que actuar frente a esa situación como trabajadores?, ¿cómo ha sido esa situación?, ¿ha ocurrido antes?, ¿hubo alguna consecuencia?
4. Por último, ¿cómo definiría su experiencia trabajando en el puerto?

## **Pauta entrevista Pre-privatización)**

**Nombre:**

**Año de ingreso al puerto:**

**Cargo:**

### **Ítem I: Cuestiones objetivas y estructurales**

1. ¿Dentro de que años trabajó en el puerto? ¿En qué consistía su trabajo?
2. ¿Qué tipos de trabajos existían dentro del puerto?
3. ¿Qué tipo de contrato tenía? ¿Poseía beneficios, seguros, etc.?
4. ¿Cómo logró entrar al puerto? ¿Qué se necesitaba para ser portuario?

### **Ítem II: Percepción personal**

1. En su opinión, ¿cómo cree que ha influido la privatización dentro del puerto?
2. ¿Cómo eran los tipos de relaciones que existían entre los mismos trabajadores y también con los supervisores o jefes?
3. ¿Cómo era el ambiente en el que se desarrollaba el trabajador portuario?
4. ¿Qué es lo que más destaca del período pre privatización y de la actualidad en el puerto? ¿Por qué?

### **Ítem III: Prácticas de la empresa**

1. ¿Qué falencias existían en su trabajo antes de la privatización?
2. ¿Cuándo empezó a notar cambios en el puerto?
3. El trabajo o la función que cumplía dentro del puerto, ¿sabe si aún está vigente o si ha tenido modificaciones?
4. ¿Cómo definiría su experiencia trabajando en el puerto? (pregunta de cierre para ambas entrevistas)

## CONSENTIMIENTO INFORMADO



Facultad de Ciencias Sociales  
Escuela de Sociología

Está cordialmente invitado para colaborar con el rol de entrevistado para la investigación de memoria “Modernización y estructura social en el puerto de San Antonio” de la carrera de Sociología en la Universidad de Valparaíso, el cual está a cargo de la profesora Guía Belén Paredes. La entrevista a realizar será sobre la temática de “condiciones laborales de los trabajadores del puerto de San Antonio y cómo han cambiado por el proceso de privatización”. Las características de formación laboral que tiene, lo hacen un aporte fundamental para este estudio, que será dirigido por los alumnos Fabián Cofré y Carolinne Villarroel.

El objetivo principal de nuestro estudio es conocer la influencia que ha tenido la privatización del puerto de San Antonio en las condiciones laborales de los mismos portuarios, por lo que se hará un análisis generacional a partir de las entrevistas a realizar.

Al comprometerse colaborar con la entrevista, usted está de acuerdo con que no se le compensará monetariamente ni de ninguna otra forma, y, en todo momento tendrá la libertad de terminar la entrevista si así lo estima conveniente, ya que su participación es completamente voluntaria. Además de permitirnos guardar en formato de audio la entrevista y transcribir la información que nos otorgue en esta misma.

Cabe señalar, que en todo momento se tendrá resguardo de la identidad o cualquier dato que revele la identidad del entrevistado, y, por lo demás será manejada con especial cuidado la información que sea recabada durante la entrevista, teniendo acceso y manejo de la información quienes realizan el estudio y los profesores a cargo.

Por tanto, yo \_\_\_\_\_ acepto voluntariamente ser partícipe de entrevista, y dar mi total consentimiento para que sea utilizada mi información dentro del estudio solicitado.

---

Firma Entrevistador

---

Firma Entrevistado

### **Transcripción entrevista Trabajador portuario Pre Privatización**

E: Entrevistador

X: Entrevistado

E: Lo primero qué le voy a preguntar, son la información básica qué es el nombre, el año qué ingresó al puerto y el cargo qué tenía...

X: Ya, em..., en el año qué yo entré, fue en el año 79', y en ese tiempo era movilizador, em..., en el 79', claro, movilizador, y después con los años claro, em..., y el nombre cierto? (sí), me llamo ..... Nací el 15 de septiembre del año 1960, e ingrese al puerto el año 79' de movilizador, y después me hice guero de operaciones, qué me retire del puerto justamente de ese oficio.

E: Ya, genial, bueno, esta entrevista, a lo largo son tres ítems, qué los primeros son cuestiones objetivas, personales del mismo puerto, del trabajo, las otras son de percepción personal, qué usted puede dar su opinión acerca de distintas temáticas, y las últimas son las prácticas qué tiene la empresa dentro del puerto. La primera pregunta..., bueno del primer ítem, ¿dentro de qué años trabajó en el puerto? y ¿en qué consistía su trabajo?

E: Bueno, yo empecé en el año 78', pero en la práctica el 79', mi primer oficio fue la pala y escoba (ríen), sí, es verdad!, y..., cómo era la otra pregunta?

E: En qué consistía su trabajo?

X: A, bueno, básicamente eso era cómo mantención, como limpieza (mjmm), y, cómo éramos novatos, muchos, la gente más “ducha” digamos, qué tenían más oficios se encargaba de los trabajos más peligrosos, nosotros éramos cómo aprendices en esa época.

E: Ok, de esos trabajos peligrosos..., o sea, había una harta variedad de trabajo...

X: Claro...

E: Qué trabajo existían dentro del puerto en ese entonces...?

X; Bueno, por lo general en esos años, todos..., todavía se trabajaba mucho manualmente, principalmente sacos, todavía se movilizaba en los buques los..., la cuanto se llama..., las lingas de, de cobre, de forma manual con una “yegua”, qué se ponía en el centro, qué era como una especie de carrito y la grúa lo dejaba en el centro y después para los rincones qué no llegaba la grúa, había qué extraer manualmente, era en caso del cobre... La fruta también, se le tiraba a lo qué se le llamaba “cajas a tirada”..., mucho trabajo manual, mucha saquería... Y bueno, ya después..., este..., en ese tiempo no existían los container, existían cajas nomas, y dentro de esas cajas venían infinidades de cosas, eh..., era muy poco lo qué se hacía en cuanto am..., alimento refrigerado, porque no existía esa..., a ver, no existía la refrigeración como para largo..., para los viajes tan largos (ah..., buena), me entiende?, pero..., por lo general, era mucho más trabajo manual qué con grúas, eran muy pocas las grúas.

E: Ok, qué tipo de contrato tenía..., cuando estaba trabajando?

X: Cuando nosotros ingresamos en esos años, se hacía una especie de contrato por las horas qué usted prestaba servicio, ya?. En esos años eran 8 horas, póngale un trabajo de 8 horas, y usted firmaba un contrato por la naviera con la empresa durante ese periodo de horas, donde..., le respondían principalmente por los..., por el salario, lo qué tenía qué ver también con accidentes..., ese tipo de cosas, pero..., eh, las navieras sólo lo contrataban a usted por la jornada de trabajo.

E: Ah..., ya, y ese contrato tenía algún tipo de beneficios...?

X: Si, tenía beneficios, porque respondía a la parte qué digamos..., eh..., principalmente, lo qué tiene qué ver cómo..., de accidentes, bueno, la remuneración, y, habían unos beneficios también, qué iban incluidos del sindicato (ah..., ok), claro, y ahí se..., habían unos descuentos también, qué tenían qué ver con la parte social digamos, un poco deportivas, recreativas, qué..., era por ejemplo, era manejado por los sindicatos más qué la empresa (ah..., ya), porque la empresa prácticamente se dedicaba a la..., la parte horarios, la parte seguros, y, la parte remuneración, la plata, el pago (ah..., ok), mmm...

(se mueven de lugar y transcurre la entrevista mientras el entrevistado dice qué aprovecha de adelantar un poco de trabajo, pero continúa con la disposición de participar)

E: La otra es, ¿cómo logró entrar al puerto?

X: Bueno, yo entre por un amigo mío, que el papá era estibador, ya... Y en esos años em..., estábamos estudiando todavía, y él, el papa le mandaba hacer un turno y de repente yo me paraba..., y qué le llamaban “esparal alumbrada”, qué consistía, donde la gente se presentaba para trabajar, y de repente fallaba uno por una razón u otra, y ahí le llamaban “el cabeceo”, o sea, la oportunidad... Así empecé a trabajar, de eventual.

E: ¿Y qué necesitaba para ser portuario en ese entonces?

X: Bueno, en esos años, se necesitaba hartito “ñeque” si (bien), se necesitaba comer bien, alimentarse bien... Cómo todo era más manual, se necesitaba realmente..., cómo te dijera yo..., no sé si..., decir físico o algo así, pero había que ponerle la “carita” a la pega, la verdad (mmm), porque era pesado, era pesa...

E: Un trabajo de fuerza...

X: Claro, eso era...

E: El trabajo de estibador qué..., qué significa?, ¿qué hace el estibador?

X: El estibador, bueno te..., lo qué, él hace es poner debidamente la carga, tanto en el delantal del muelle, como en el buque... Estibar, significa ir a ordenar la carga, en el buque, en el delantal del muelle, eso es un estibador, qué después va con la..., con el tiempo se cambió un poco estibador con movilizador, qué cumplía la misma función. Pero, la palabra antigua era estibador, porque ellos eran los que ordenaban, los que cargaban el buque, qué los descargaban de forma más ordenada...

E: Bueno, el otro ítem de percepción personal, como primera pregunta, tenemos qué... desde su opinión, ¿cómo cree que ha influido la privatización dentro del puerto?. Privatización lo llamamos, a cómo llegaron las empresas al puerto, cómo ha influido eso.

X: Mira, yo empecé en esto cuando era estatal, y por tanto cómo había mucha carga qué se movía manualmente, se necesitaba mucha mano de obra. Pero lo qué pasó, fue qué se compenso la llegada de mano de obra con más buques, por un lado se perdió la cantidad, por un lado lo qué hacían 12 personas después lo hacían 6 personas, porque después después con la llegada de las grúas y eso se disminuyó un poco. Pero también cómo las máquinas se descargan más rápido, se iban y volvían más rápidos también. Aunque había poco de pega, se ganó con la rapidez de los buques, me entiendes lo qué le digo?

E: Cómo mayor producción, pero con menor personal...

X: Una cosa así, pero se van más rápidos, se van renovando más rápidamente. Pero la privatización a mi modo de ver, era necesario, por cuanto, yo viví las dos etapas, vi modernidad vi cambios, qué mejoraron un poco los horarios, un poco también por la parte salud, porque imaginarse cargar un saco de 50 o 50 kilos, con el tiempo si era complicado por las consecuencias qué iba a traer con el tiempo, entonces con las máquinas si se aliviaba un poco más el trabajo. Entonces el trabajo si está más aliviado, los horarios, las jornadas de trabajos se hacen más llevadera.

E: Entonces, en síntesis podemos decir qué con todo esto, la empresa se ha preocupado de las condiciones de vida del trabajador...

X: Se ha preocupado realmente de las condiciones de vida del trabajador, de su gente, por cuanto ha mejorado un poco los espacios donde el trabajador se mueve la vestimenta, porque antiguamente nosotros nos tapábamos con un nylon e íbamos a la pega, porque según temporadas hay una ropa, porque para el verano hay una ropa, para el invierno hay una ropa, entonces, la modernidad.., la parte de trabajo, no sé si te la quita, pero si la disminuye un poco, pero la calidad de vida del trabajador la mejora.

E: Ok, otra pregunta, ¿cómo eran los tipos de relaciones que existían entre los mismos trabajadores y también con los jefes qué tenían ahí?

X: Mira, entre los mismos trabajadores nos conocíamos, ya, porque veníamos de un mismo colegio, qué habíamos jugado a la pelota, ya qué nos habíamos juntado en un evento a nivel local, entonces nos conocíamos. En cuanto a la relación con los jefes, era buena, porque era sacada con el mismo grupo. Por ejemplo, el Manuel, qué era el wn bueno para la pelota, este wn, le paga al lápiz, tiene habilidad para esta cosa, esta otra cosa, lo designaban entre los jefes mayores, los jefes de la misma empresa, pero no cambiaba nada, porque era uno de los nuestros, no era tema, era elegido del mismo grupo y sabía del tema, no había problema en cuanto si había qué mover la pieza para esto o lo otro, no, porque el hombre sabía su pega. Por tanto, la relación era buena.

E: Eso igual era bueno, porque cada uno sabía la importancia de lo qué tenía qué hacer.

X: Eso, eso igual es importante, porque había una comunicación, porque era todo verbal, no había una radio (entonces había qué gritarle).

E: Bueno, y esos jefes por así decirlo, de empresa como decía usted, alguna vez se relacionaron con ellos, iban a verlos trabajar...

X: Mira, el jefe de nave, que en este caso, vienen siendo el supervisor de nave, de repente salía del mismo grupo de trabajadores, llámese de la especialidad de movilizador, estibador, gruero, de tarjador, pero en el fondo era sacado del grupo, por tanto nosotros con él teníamos buena comunicación. Ahora, con los jefes que traían de las navieras, el trato era muy poco, venían a ver cómo se trabajaba, cómo se carga..., pero mayor comunicación con ellos no teníamos, a menos que se hiciera una reunión que nos compitiera a nosotros como trabajador. En el fondo venía a ser como un “palo”, ahí aparecía el jefe, aparecía la jefa, aparecían todos, pero en el fondo la relación era buena, no había una constante ahí de..., pugna, porque por esto o por lo otro, porque, cuando necesitábamos guantes y nos parábamos y exigimos las cosas, pero tratábamos que no se tergiversara mucho. Pero, ahora cuando las exigencias y peticiones eran mucho más grandes el paro era de todo el puerto, tanto de embaladores, estibadores, como marinos auxiliares de bahía, eh..., a todos los que nos competía nos parábamos. Y ahí, los paros eran de 20 días, 30 días (ah, eran largos). Claro, antiguamente los paros eran largos, hubo una vez un paro de 50 días poh' mijo, así que, la cuestión del puerto tiene data de que todo se logra través de paros, porque son valederas, y se peleaba por algo que nosotros considerábamos que era justo. Y generalmente se termina porque alguna de las dos partes cede, pero por lo general es la empresa la que cede, porque no siempre la empresa gana, porque de momento que a la empresa se le paran las naves, es una cuestión tremenda, pero por lo general se ganaban las cosas. Pero en lo general, las relaciones con el supervisor, el encargado de la nave en sí, era buenísima, era el tal... y le decíamos que íbamos hacer..., pero la relación era buena.

E: Otra pregunta, ¿cómo era el ambiente en el que se desarrollaba el trabajador portuario en general?

X: Mira, el ambiente, mira, físico..., habían sitios eran malos, sitios de atraco que eran malos, por condiciones naturales del mar, em..., eran renombrados los sitios 7, el 3 y el 4, que no eran muy bueno, porque pucha, cuando me tocaba el 3 por ejemplo iba cómo preparado, me entiende, porque el buque cuando se mueve se le llama rolar, y cuando se mueve de punta a punta era navegar, porque los buques se movían muchos, porque se va corriendo del espacio que tú estabas trabajando del espacio físico, pero eso es como parte del puerto, no tiene nada que ver con problemas con que me falten guantes o me falten zapatos, de que si estás al lado del mar el frío, es entretenido cuando hay harta pega y rápidamente pasan las horas y no hay que andar haciendo la hora, porque en esos años se trabajaba, porque parecía que llegabas al puerto y estabas un rato y te tenías que venir, era

por la misma pega, era mucha pega, estabas en constante movimiento, y por la misma cuestión climática, porque estabas en constante frío, había que moverse, había que agarrar una escobita..., había que hacer algo, inventar algo, pero las condiciones portuaria poh', cómo todos, a veces se presentaban buenas escenarios para trabajar y había que aceptarlos cómo venía el tiempo, porque siempre el puerto cómo lo ve tranquilo, pero el puerto tiene su movimiento.

E: Claro, es un espacio que evidentemente siempre pasa algo también.

X: Si, si, si, por ahí una quebradura de dedos, una zafadura, porque en el puerto siempre los accidentes son graves, con desenlaces fatales, con un pie menos, una mano menos, porque las cargas son de harto tonelaje, de 30 toneladas hacia arriba y no es menor que te pase a llevar un fierro y te saque una mano, un dedo..., y muertes que yo vi poh' mijo, o sea, yo vi las muertes. Si, vi muertes de personas que se cayeron al agua y no alcanzaron a sacarlos, y lo que tiene el puerto son riesgos, por el alto tonelaje que se mueve y las condiciones que a veces no son las mejores. Pero, ahora lo que veo..., que si las condiciones estén malas simplemente se detienen las faenas, Antiguamente, se sostenían los buques con una espiga, con otra espiga, y vamos poniendo, tratando que el buque permaneciera en el puerto y que trabajara, pero este puerto por las condiciones geográficas naturales, que es el cerro Cementerio, presenta una muy buena oportunidad de trabajo, en el sentido de que, cuando corre viento norte, y llueve mucho aún así, aquí en el puerto se trabaja igual, porque, porque el viento que pasa por los buques, pasa por arriba y no pega directamente, o sea, es un abrigo natural que otros puertos no lo tienen porque son abiertos, sin embargo aquí se trabaja, antiguamente y hoy en día..., vale decir, se trabajaba bien, por lo mismo, porque el tiempo lo permitía, aunque el viento fuera muy fuerte, la lluvia fuera muy fuerte, eran condiciones que justamente donde está el cerro Panul., lo que es el cementerio, todo eso actuaba como eso actuaba cómo portón y pasaba eso, cómo que lo sujetaba y no pasaba directamente a los buques, no sé si tú te has fijado, la parte norte de Valparaíso es descubierta, y cuando hay viento norte los buques salen completamente, en cambio cuando hay viento en San Antonio es diferente..., por cuanto también, que la naturaleza le ayuda.

E: Eso es igual un dato importante y relevante, que quizás uno de los por qué es el puerto más importante de Chile.

X: Claro, en cuanto a la naturaleza de donde está ubicado, le permite mover más carga, porque el tiempo se lo permite.

E: Otra preguntita, ¿qué es lo que considera más importante en el periodo de privatización?

X: Em..., bueno, en la parte digamos, de abundancia de trabajo, se echa de menos, porque, como vuelvo a repetir, todo se hacía más manualmente, vale decir, una cuadrilla se compone de 10 a 15 personas, lo que hoy en día, el mismo trabajo con la maquina quizás se requieren apenas 2 personas, eso es lo que se echaría de menos, más trabajo digamos, más gente trabajando en el puerto. Porque ahora con la privatización trabaja menos gente pero más rápida porque así como llegan rápido, se van rápidos, también, entonces, el número de buques va compensando el número de trabajo.

E: Y el periodo ahora de privatización, qué es lo que más destaca?

X: Mira, yo lo que destacaría más, es la modernización del puerto, eso es innegable, porque nosotros antes los container los sacábamos con la grúa de nave, no existía la grúa de nave, y sacábamos 20 tarros, y sacar 24 tarros era un logro, y que una grúa moderna venga y eche 12 hasta 20 tarros en una hora..., eso es la diferencia de la modernización, el cambio por ahí, el cambio que se produjo al privatizar el puerto.

E: Ahora, ya cómo entrando en la recta final de la entrevista, la primera es, ¿qué falencias existían en su trabajo antes de la privatización?

X: Era muy precario..., la parte digamos vestimenta, la parte cuidado, el autocuidado, poca información del trabajo en sí. La palabra vamos a trabajar pero cómo?, las condiciones eran..., uno sabía que iba a trabajar no sé si al cobre, a la fruta, o al maíz... Uno sabía a lo que iba a trabajar, pero no las condiciones en las que iba a estar, igual se trabajaba con lluvia, eso pasaba por la desinformación prácticamente, y, por las condiciones que la misma empresa no generaba, en cuanto a la vestimenta, en cuanto al espacio físico, a la información, al mismo caso, las charlas, antiguamente no se hacían charlas, el casco no se exige, lo que si al zapato de seguridad se le daba mucha prioridad, por la cantidad de accidentes a diario que ocurrió, para que tuviera las protecciones de fierro que tenía... Y el casco, a veces se usaba, según el tipo de carga que se manejaba, porque el casco uno lo dejaba y trabajaba más libremente. Pero ahora, es necesario, es algo que se exige y se tiene que ocupar, igual que con la ropa.

(receso de a lo menos 10 minutos en el transcurso de la entrevista, ha pedido personal del entrevistado)

E: Quería retomar un punto, sobre la regulación del tipo de uniforme, como por ejemplo el casco, usted cree que ahora eso se regula más dentro del puerto, es una norma ahí...

X: Si, ahora sí, es una norma, hoy en día el estibador..., la clase obrera del puerto usa su casco, usan su vestimenta de seguridad, su zapato de seguridad, la vestimenta adecuada, ahora se usa. Cómo le digo, antiguamente existían las ropas, pero no se usaban y no eran las mejores, porque la chaqueta se le pasaba el agua, los zapatos se le pasaban en agua, y había que trabajar con los zapatos húmedos y mojados, que no era lo mejor, pero ahora ha mejorado, porque hay ropa que usan..., igual la gente se preocupa por usar su ropa según el trabajo que les vaya a tocar.

E: Y la parte de los accidentes, qué me decía que a veces son fatales, qué ha presenciado esos tipos de accidentes..., ¿usted cree que siguen de igual manera esos tipos de accidentes?

X: Los accidentes van a existir igual, antiguamente y hoy en día, los accidentes por ser un trabajo por tener un riesgo, los accidentes siempre van a estar, ya sea trágico, ya sea menores, pero siempre van a existir, en el puerto siempre se van a convivir con accidentes por cuanto usted esté trabajando también con parte de la naturaleza que es el mar, siempre existe y está ese riesgo (mjmm). Y, este..., precisamente yo presencié cuando se movió y soltó un contenedor y aplastó a un compañero de nosotros que murió, y a otro que también no quedó muy bien, y a otro que no quedó muy bien también, que son los que más me acuerdo. Y dentro del mismo puerto, ya puede haber sitio 1, 2, 3, o en cualquier sitio, ya se sabía de algún accidente casi todos ya nos informábamos, si era brazo, si era mano, si era pie..., era antes y es ahora por cuanto a su naturaleza, y las condiciones de trabajo por la naturaleza misma, por las condiciones de trabajo y por los tonelajes que se mueven, que son impredecibles de repente y pasan los accidentes.

E: Y ahora sigamos con otra pregunta, ¿cuando empezó a notar cambios en el puerto?

X: En la..., bueno yo estuve..., vi los cambios cuando estaba la empresa estatal, la empresa portuaria de Chile, y de repente vino el terremoto del 85'. Vino el terremoto del 85' y se cayeron la mayoría, sino todas las grúas de terreno, del puerto mismo, se cayeron al piso y el sitio 1, 2 y 3 que está en la parte sur quedaron inhabilitados completamente. Se cayeron unos camiones al agua..., yo precisamente estaba trabajando ese día 3 de marzo de 1985. Qué, fue alrededor de 4 o 5 de la tarde, y bueno a partir de esa fecha, pasaron muchos años que se tomó la decisión de privatizar el sitio 1, 2 y 3, que ahora el STI, pero..., los 4, 5, 6 y 7 siguieron siendo estatales y se veía un cambio en los sitios 1, 2 y 3, que era la modernización por decirlo así, con las grúas GRANTI, con toda la tecnología, versus la parte estatal, que si se veía un atraso, porque todavía no reemplazaban a las grúas de sitio, se trabajaba solamente con las grúas de nave. Eso se podría decir en cuanto a los cambios y

la rapidez para trabajar. Se despachan más rápidamente, ya no estaban tres o cuatro días, hoy en día, una nave está un par de turnos y ya se va poh', porque es rapidísimo el sistema y se va, ya sea a granel o envasada en los container. Eso sería.

E: Ok, cuando empezaron a llegar las grúas también, quizás también, eh..., empezaron a regular las normas de seguridad, como el caso, otros tipos de uniforme..., o eso fue mucho después?

X: Mira, yo creo que, esto fue una exigencia..., de la ropa, las condiciones, la ropa de trabajo de la empresa estatal, fue cómo un cambio a cuando ya empezó a privatizarse el puerto. Empezó como una molestia del mismo trabajador, por querer tener mejores condiciones laborales, mejores condiciones de trabajo, y mejores condiciones económicas, se empezó hacer como..., los petitorios empezaron a ser las vestimentas adecuadas según el trabajo en el mismo sitios, ahí yo vi más preocupación. Pero cuando no se lograba el petitorio, por las condiciones laborales, por el trabajo mismo, por la remuneración, la paga, este..., simplemente nos íbamos a paro, que antiguamente duraban 20 días, 30 días... Y era complicado, porque se paraba el puerto, era así de simple la cuestión, se paraba el puerto en general. Y..., hasta qué se lograban los objetivos, pero los cambios, vinieron por la ropa, porque las empresas lo empezaron a exigir fue ya, a finales de la empresa portuaria de Chile, para venir ya a lo qué hoy en día es STI, ahí se notaron los cambios.

E: Ok, otra pregunta, se acuerda cuando me contó en qué empezó a trabajar, ¿usted sabe si ese trabajo está vigente en el puerto?

X: Ya muy poco, ya no..., principalmente cómo se trabajaba en la parte manual, es muy poco lo qué se hace, por ejemplo ya no se trabaja la fruta con "caja tirada" como nosotros le decíamos, el grano ya..., la forma de sacarlo se desperdicia menos producto... En general muy poco vigente, pero ha tenido muchas modificaciones, por ejemplo, yo empecé de estibador, movilizador..., todo más manualmente, después con el tiempo me hice gruero de nave, qué ahí sí se ha notado el cambio con el tiempo, qué ya la grúa de nave no se utiliza, o si se utiliza es muy poco, porque está reemplaza ya por las grúas de tierra, ahí ya, en mi puesto laboral hubo un cambio, eh..., ahora muy pocos buques vienen con muy pocas naves, y antes todo el trabajo se hacía con las grúas de las naves, era muy poco lo qué había de grúas de tierra, o a la parte, de mover sacos, no se ve la parte de descarga manual, como saco de distinta carga, no solamente de alimentos..., ya el trabajo era muy poco, y ya el trabajo no existe, o muy poco.

E: Lo qué hablábamos antes de los accidentes, ¿usted cree qué han disminuido, son muy pocos..., en comparación con antes?

X: Mira, yo creo que todos los accidentes desde qué entre en el año 78', 79', hasta el año qué me retiré el 2013, en el periodo laboral mío, no vi como qué aumentaron o bajaron, porque los accidentes siempre van a existir, en el puerto por lo menos, por mucha preocupación, siempre van a existir accidentes graves, menores..., pero van a existir. Ahora, si usted me dice, qué antes eran más frecuentes qué ahora, puede ser, pero de menor gravedad, pero ahora por el alto tonelaje que se mueve, y la cantidad qué se mueve los desastres son generalmente..., tienen desenlaces fatal, muertes. Ya, por el simple hecho de desestibar la carga, por moverse..., porque todos los objetos son de 2.000, 3.000, 20.000 toneladas. Cómo el metro, el metro de Santiago, son descargados aquí, así qué si usted, ve una cantidad de gente qué van "apiñados" en el interior del carro, ese mismo carro fue desembarcado aquí en San Antonio, y todos los carros, la línea, los implementos, todo, así qué piense usted, si en un vagón caben 30 o 40 persona, cuánto debe pesar un carro, y esos son sacados acá. Y eso le digo yo, los riesgos siempre han existido, por el factor climático, la naturaleza qué es el mar, y los movimientos, porque aunque usted quiera afirmar el buque, no se puede, porque la madre naturaleza lo impide, y cuando ella quiere anda todo bien, y cuando no, anda todo mal, (ríen).

E: Bueno, y ya la última pregunta para finalizar, ¿cómo definiría su experiencia trabajando en el puerto?

X: Mira mijo, para mí fue una experiencia laboral muy..., me marcó mucho. Es algo qué hasta el día de hoy echo de menos. Fue una experiencia bonita, fueron procesos qué yo tuve hasta llegar a mi oficio final, qué fue dentro de otros oficios de capataz, salidas de jefes de bodega, em..., de gruero, portalonero, no tan sólo cumplía siempre el mismo oficio, había qué de repente cumplir distintos oficios en la nave. Pero, para mí en lo personal, por vivir en el puerto, nacido en el puerto, ha sido una experiencia qué..., al qué le gusta, quién al qué siente el puerto, nace en el puerto es algo único, qué me marco mucho, qué hasta el día de hoy me ha impactado mucho, qué veo a los jóvenes ahora entusiasmados, pero antes era apasionado a nivel portuario, qué era del fútbol, de la vida social, de la vida..., compartía con sus amigos en distintos ámbitos. Entonces, lo hacía emocionarse.

Hace como dos o tres días atrás, me encontré con un amigo, aquí mismo, fuera de mi casa, fue la mano, el abrazo, qué yo compartí cómo 30 años trabajando con él poh'. Entonces, qué ya fuimos y compartimos un asado, qué ya fuimos a jugar a la pelota, ya fuimos a un paseo, qué participábamos en los paros..., em..., por los petitorios de las necesidades

laborales, la ropa, la plata, el valor turno, y una infinidad de cosas, qué a mí en lo personal, el puerto para mí, fue una experiencia muy bonita y qué hasta hoy en día la echo de menos.

E: Muchas gracias don .....

Fin de la entrevista

### **Transcripción entrevista Trabajador portuario Pre Privatización**

E: entrevistador

X: portuario

E: Eh... bueno, para comenzar la entrevista, lo primero que necesito son unos pocos datos de usted. Primero, el nombre...

X: ....., 48 años

E: Ok... y el año de ingreso al puerto?

X: el año 90'

E: 90', y... el cargo que tenía? O, los cargos que tuvo?

X: miembro del sindicato empleados de bahía, y... ahí desarrolle todas las funciones que... corresponden a empleados de bahía, llegando a supervisor de nave. Gran parte de la carrera... más de la mitad de la carrera como supervisor de nave.

X: (Genial) Eh, bueno, la entrevista consta de una estructura que, son de tres diferentes temáticas. En que la primera son cuestiones objetivas, qué son cómo los años que trabajo en el puerto, eh..., la segunda es de percepción personal, donde me puede contar lo que quiera a base de las preguntas que... le voy a decir. Y..., las terceras son prácticas de la empresa, qué son más o menos cuestiones objetivos igual.

X: mjmm...

E: Ya, la primera pregunta es ¿en qué años trabajó en el puerto?, y, ¿en qué consiste su trabajo?

X: De..., yo trabajé... desde el año 90' al año 2014. Lo que suma 24 años. Eh..., mi función fue, eh..., 23 años de empleado de bahía, qué..., se desarrollan las especialidades de tarjador, eh..., internador, jefe de muelle, jefe de cubierta, capataz, eh..., oficinista, qué es el que lleva toda la parte documental del buque, en cuanto a la cantidad, de saldo, rendimiento por hora, por turno. Eh..., bueno, y esos son los cargos qué..., los principales cargos dentro del sindicato. Ya. Y..., yo tuve la suerte de muy joven empezar de supervisor, porque manejaba el inglés (E: ah ya, qué bueno). Por un viaje de sindicato qué tuve a Europa..., me enseñaron inglés antes de viajar y..., lo perfeccione un poco en

Dinamarca, entonces permitió que yo..., a muy temprana edad fuera supervisor. Uno de los supervisores más jóvenes..., el más joven en realidad.

E: Qué buena!. Y, ese curso fue antes de entrar al puerto?

X: No, eso fue después de entrar al puerto, el año 93', más o menos.

E: y fue por beneficio mismo de... del puerto que se lo otorgó, o...?

X: Sindicato. Si sindicato. Fue por fondos del ministerio de educación de Dinamarca.

E: Ah, qué genial! Qué buena! Eh..., en la parte del puerto en general, ¿qué tipos de trabajos existían dentro del puerto?

X: Bueno, cuando..., yo entré después del “gran cambio” que hubo el año 81'. Ya?... donde, el año 81' terminó con los..., con el “poder” por decirlo así, o los derechos que tenían los sindicatos tradicionales que en esos años eran 5. Qué eran... eran tradicionales y profesionales por ley, que eran...el sindicato de estibadores. Cómo dice el nombre, estibar y desestibar la carga, eh..., el sindicato de embaladores, qué eran los que embalaban la mercadería que se dañaba, y, qué antes era mucho, porque no existía el container, era todo a granel, caja por caja se embarca. Entonces había mucho daño de material... Estaban los wachimanes, qué..., bueno, su nombre lo... lo explica. Estaba el sindicato de marineros auxiliares de bahía, qué eran todos los que hacían las maniobras dentro de los buques... Entiéndase maniobra..., mover un par de grúas..., qué antiguamente se movían prácticamente a pulso, con poleas y se trabajaba directamente con buques... Y el sindicato de empleados de bahía, qué es al sindicato que yo pertenezco. Ya?...

Después de esa ley, yo entre el año 90', donde prácticamente, el... sindicalismo estaba eh..., muy..., a maltraer en el... en los puertos de Chile. San Antonio no era la excepción..., se habían ido..., eh..., los viejos..., muchos de los viejos los habían sacado de las cajas..., así qué, estaban bien a maltraer los sindicatos... El año 85 obligaron a la gente a salir de los sindicatos y entrar a las empresas cómo CSAV por ejemplo, qué era la empresa (compañía) Sud Americana de Vapores...

E: Ok, cómo qué tipo de contrato tenía?

X: El contrato... Yo trabajé toda mi vida como trabajador portuario eventual... Qué después, por una ley cambió a trabajador portuario transitorio..., como en tránsito a contratarse. Yo trabaje los 24 años con turnos diarios..., qué es un turno de 7.5 horas (mmm), con un máximo de dos horas de prolongación..., horas extras. Pero eso depende de los buques qué hay hoy en día, qué son eventual. Yo fui toda la vida eventual, yo nunca tuve un contrato a plazo fijo. Yo entraba al turno contratado y salía al turno y estaba despedido. Era un contrato y finiquito. Qué hasta el día de hoy se usa. Qué no tiene derecho a vacación..., eh..., las licencias médicas te promedian los últimos tres meses..., para sacarte el promedio de tu sueldo... Era algo bien precario, qué debería ir a la extinción en los próximos años. Debería ir...(Ok). Pero era la antigua forma de mantener a los... las

empresas porque los muelles eran estatales (mjmm)... Los muelles eran estatales, y trabajaban hartas empresas en esos muelles... Lo que hacía que las empresas no podían tener a un gran número de contratados..., porque los buques llegaban a veces, y si llegaban 10 buques en una semana por ejemplo, eh, podría ser perfectamente para 6 empresas distintas, me entiendes. Entonces las empresas no podían tener gran..., era la forma de tener el sistema portuario de esos años. Y daba resultados (Muy bien), daba resultados.

E: Y ese tipo de contratos, eh..., aparte de éste... si bien precario como lo define, poseía algún tipo de beneficios?

X: Mmmm, no.

E: No, ninguno?

X: No

E: Ok

X: Solamente las imposiciones y el derecho a salud que era lo que se pagaba (Ah, ya...). Pero, esos son..., no es derecho, es algo que corresponde a cada trabajador (claro, obviamente). No hay una diferencia con los demás trabajadores.

E: Ok, otra pregunta es...,

X: Eso, si se va quedando algo, avísame nomas, me puedo salir un poco del tema...

E: No, no se preocupe, todo lo que me dice... es información útil, así que... muchas gracias igual, si se va del tema para mí..., yo lo escucho nada más...

Eh..., otra es, cómo logró entrar al puerto?

X: Yo era uno de los pocos del sindicato que no entre por familia... Porque antiguamente, eh..., en los sindicatos, los puestos eran para los hijos, o familia directa (mjmm). Yo tuve la suerte de que mi papa conociera empleados de bahía. Y..., yo..., ya estaba trabajando en el puerto, había hecho unos turnos, pero en control de calidad. Control de calidad, que son las empresas, no sé, SGE, Mars, empresas que son bien conocidas, pero..., ahí, ahí si que es malo el trabajo. La paga por ejemplo..., yo trabajaba en esas empresa y me pagaban \$800 pesos el turno... O sea, para mí era un buen valor a esa edad..., yo era joven, tenía 18 años, 19 años, y..., antes de entrar al sindicato un muchacho me llevó a trabajar al puerto, y me dio unos turnos de estibador. Y yo de \$800 pesos que ganaba pase a ganar \$5.400 pesos por turno. Tú te podrás imaginar lo que es esto, o sea, que te aumenten el sueldo cerca de 7

veces. Claro, era una cuestión qué..., flipe poh', me quede wow! así. Podía invitar a mis amigos a comer papas fritas y tomar shop (ríen), a esa edad (qué buena), pero eso era temporal, era cuando faltaba gente, y..., ahí mi papa conversó con sus amigos y me hicieron un espacio y tuve buena cabida con los viejos. El sindicato era de corte del partido radical en ese tiempo. Antiguamente lo sindicatos tenían harta..., harta política dentro, y, era bueno, porque la gente era muy informa, los dirigentes eran informados, hacían listas... Yo no era político porque era joven, y, mi papá tampoco era político y no tenía amistades radicales... Y no entre por política además, entre por..., cómo te digo no era político, entre por amigos de mi papá nomás. Y tuve la cabida, y me hice el espacio, estuve un tiempo obviamente de suplente..., qué se llama cuando los viejos del sindicato no dan más, no dan a basto, están cansados, y entraba hacer un turnito uno por ahí. Y entre el 92' ya, a la planta del sindicato, o sea, estuve dos años de suplente (mjmm), lo cual en esos años era poco.

E: Dentro de esto mismo, eh..., al integrarse a este grupo portuario qué usted dice, qué se necesitaba para ser portuario en ese entonces?

X: Mira, el puerto son trabajos qué te gustan o no te gustan, es como el piure (ríen), te gusto o no te gusto. Eh..., la mayoría qué están ahí, de los qué llegamos ahí..., somos trabajadores bien especiales poh', no nos gusta la corbata, no nos gusta la cocina, no nos gusta los escritorios, nos gusta movernos, eh..., el atardecer, el anochecer, eh..., el amanecer, eso lo ves poh', la lluvia, el calor..., el verano igual es matador, pero eso es algo qué te tiene qué gustar para estar en el puerto.

E: Son a prueba de todo...

X: Claro, te tiene qué gustar el riesgo también (mjmm). El trabajo..., ya no es riesgoso, pero en esos años era..., sin exagerarte, era 20, 30, veces más de lo qué es, ahora, hoy en día ser trabajador portuario. Porque ahora lo hace casi todo la máquina... Antes había qué agarrar el speder, achuntarle al tarro, son cuatro esquinas, ahora no, están los movilizados viendo qué cuaje, qué la máquina enganche, y lo sube, y si lo necesita tienen una piñas y tienen los container..., y ese es todo el trabajo qué hacen. Antes no, había qué poner una escala, subirse, esperar el speder, enganchar el speder, afirmar la escala, qué eso hace qué te bajen (un trabajo más de fuerza). Entonces, había qué ser un poco locos, y nosotros siempre decimos, o sea, para trabajar en el puerto hay qué estar un poco cagado de la cabeza, de partida.

En eso años, los accidentes eran muchos más graves qué ahora, habían amputaciones, muertes..., era normal ver en el puerto ver gente sin dedos... O sea, tu sabías quienes eran los qué no tenían dedos, no habían mascarillas, no existían los overoles, los buzos térmicos tampoco... Yo iba al turno de noche con tres pantalones...

E: Ah, o sea, era su propia ropa..., no tenía nada...

X: Claro, claro, nada..., nada... La empresa..., los guantes..., había qué robarse los guantes a los tripulantes de los buques..., no habían guantes poh'.

E: Uf, cuatico entonces...

X: Si poh', la seguridad..., no, tampoco...

E: Bueno, otra pregunta, bueno, está en base a su opinión, eh..., ¿cómo cree qué ha influido la privatización dentro del puerto?, cómo usted quiera abarcarla...

X: Bueno, te podría dar distintos enfoques, pero, el principal para mí es del lado del trabajador (mjmm). Eh..., ha disminuido cualquier cantidad las plazas de empleo..., si bien, hay más barcos, cada barco se hace con menos gente..., ahora el golpe qué tiene..., luego va a ser fuerte, luego el megapuerto..., no se puede hacer en otra parte qué no sea San Antonio, o sea, es acá si o si, nos guste a los san antonino, no nos guste, va a ser acá. Eh..., la calidad de vida de los trabajadores ha bajado mucho, si bien ganan más, porque están contratados muchos, hablando de los contratado, los qué están eventuales, siguen en el mismo..., existen aún los eventuales, lo qué hablábamos eso precario, existe todavía, en las mismas condiciones, no..., no ha cambiado. Eh..., hay invasión en la vida privada de la gente, mucho, muchos son dueños de tu tiempo, eh..., de tu horario fuera de trabajo...

En lo qué..., es algo positivo..., no puede ser todo malo cierto? (mjmm), hay, bueno, hay puestos de trabajo, pero..., es porque un puerto da puestos de trabajo, o sea, no, no puede ser de otra forma, el..., la disminución de gente, correcto. Mmm, el trabajo..., se perdió el misticismo del trabajo portuario por ejemplo, ya no está la mística del trabajador portuario... Porque ya no hay un trabajador portuario..., el trabajador portuario ahora es como cualquier otro trabajador nomas poh', quiere lo mismo qué cualquier otro trabajador. Antes no, el trabajador portuario buscaba otras cosas, y, iba más allá, pensaba más, escuchaba más, eh..., veía cuáles eran sus reales intereses, el trabajador de hoy, es un consumista más nomás, cómo un trabajador común y corriente, como cualquier otro, con menos tiempo nomas, incluso qué todos.

Y..., influyó en qué?... Bueno, en la fortuna de la familia Mate, ha influido claramente esto, qué ahora es DP WORLD, qué es, un empresa, no sé si sabes tú, dueña de varios puertos en..., acá en Sudamérica tiene 5, tiene 2 en Ecuador, en Perú..., y acá compro San Antonio, con San Vicente, en Talcahuano, ese puerto... Y el qué compraba San Antonio tenía qué comprar ese, qué también era de los Mate..., entonces, si no compraban los dos, no le vendían San Antonio.

E: No, y San Vicente también tiene influencia, por es el tercer más producción de Chile...

X: Claro, ahora el tema..., lo que..., embarcan y descargan, también eso, las cantidades son bien... Por ejemplo San Antonio muchos años le ganó a Valparaíso, pero le ganaba con los gráneles..., le ganábamos con los gráneles nomas..., no tenían ningún brillo, después empezamos agarrar los container, los autos, y, había espacio, espacio qué no tenía Valparaíso..., me fui de la...

E: No, está súper bien, súper bien esa, muchas gracias... Otra pregunta, cómo eran los tipos de relaciones entre los trabajadores y también con los supervisores o los mismos jefes?, dentro de todo el periodo qué trabajo

X: Yo, eh..., toda mi vida he trabajado con sindicatos, entonces los trabajadores eran miembros de los mismos sindicatos (mjmm), los supervisores éramos de los sindicatos, éramos compañeros de sindicatos, entonces, por lo general la... Los temas se cortaban a nivel de sindicato, o sea, eh..., en lo bueno y en lo malo... La ropita sucia se lavaba en casa, se lavaba en los sindicatos..., llegaba a la empresa cuando solamente, en la empresa se..., estaba presente en algo qué no tenía qué pasar (ah, ya). Entonces, cada sindicato tenía su..., tenía esto..., cómo se llama..., tenía su... sus comisiones de, no de castigo, de comportamiento, teníamos, comisiones. Cómo se llamaban... Bueno, teníamos comisiones, hartas comisiones, entonces se regulaba eso... Y el respeto dentro del puerto siempre ha sido..., bien alto..., porque..., adentro del puerto en los 24 años vi pelear, pero, en los 24 años, pude haber visto muchas, por el tipo de trabajador, qué éramos nosotros..., gente con poca retención de impulsos poh' (mjmm), por eso llegamos a esos trabajos..., la pesca, el puerto..., son trabajos medios brutos..., son trabajos brutos, tal vez la pesca más qué el puerto, pero..., llegábamos hartos locos distintos poh', y, así y todo, no se llegaba a grandes conflictos con otros trabajadores.

E: eso es bueno, porque..., igual congeniar con distintos tipos de carácter es difícil.

X: Buu, a las cuatro de la mañana....

E: Si poh', es difícil, uno está chato a esa hora.

X: Ahora qué vi "aletazo" vi "aletazos" obviamente (ríen). Por lo general, eran de la línea del tren hacia afuera (ah, ya...), de la línea de tren para adentro era otro tema.

E: Qué bueno, qué bueno qué había esa separación de cosas...

X: El qué no quería pelear se esperaba un rato qué el otro se aburriera afuera..., y se iban

E: Ah, ya, qué buena!...

E: Y el ambiente, bueno, como me iba diciendo, que era un ambiente de respeto y compañerismo. (Refiriéndose a la pregunta del ambiente en el que se desarrollaba el trabajador portuario)

X: Sí, mucho más que ahora, eso se ha perdido la amistad, el dar la opinión, yo sigo ligado a harta gente del puerto que está trabajando, nosotros somos un sindicato pequeño, 5 de los socios que somos aún trabajan para la familia Matte en el puerto, entonces no es tan fácil tampoco echar a la pared a estos cabros po', tienen que sobrevivir, entonces tenemos toda la información de ellos y varios más que quedaron adentro. Lo típico, el "sapeo", la cámara, el no opinar, porque todo lo que digas puede ser usado en tu contra.

E: ¿Ósea que ahora hay un ambiente más tenso?

X: Claro, claro, ósea lo que me dicen los cabros a mi es solo ir hacer el turno y venirse, callaíto, si el cardumen va para allá, van pal la.

E: Me imagino, si ahora hay por detalles mínimos pequeñas penalizaciones.

X: Ahora los Matte han usado las mismas estrategias que usaron con nosotros, hace días hubieron peleas fuera de la torre, entre sindicatos, hubieron lesionados, más o menos graves cortes en las cabezas con bastones, codos quebrados, cosas más o menos, ahí te voy a mostrar imágenes para que veas la información que me mandaron.

E: Ya, muchas gracias.

X: Entonces están usando la misma técnica los Matte que usan en todos lados, porque si ahora le vendieron a DP WORLD, pero es toda la plata de los Matte la que sigue ahí, y ahora se van a Brasil a desforestar allá, bueno todos se cambian para allá, mientras maduran los eucaliptos pa leña, pa que le aprueben la ley, pa tener toas las islas bañaitas en eucaliptos para al sur, todo hecho 20 años antes, cuando nos damos cuenta, ya es tarde.

E: Entiendo, es fome lo que pasa con el monocultivo.

X: Sí.

E: Bueno, en el ítem de percepción personal hay una pregunta de cierre, ¿qué es lo que más destaca del periodo de pre-privatización y del período de post-privatización?

X: Estabilidad en los salarios es lo de ahora.

E: ¿Ahora pagan bien?

X: Hay más gente contratada, antiguamente era por ejemplo 90% eventuales y 10% contratado, ahora creo que están en un 60% contratados y 40% eventuales, te puedo conseguir esa información si quieres.

E: Está más proporcional ahora entonces.

X: Por eso esto debería desaparecer ese tipo de trabajador, si es una wea que ya no debería existir, ósea, era necesario en su momento, pero con los sistemas portuarios que hay hoy en día, porque para qué hablar de nacionalización de los puertos, tendríamos que cambiar la AFP y caleta de cosas más para cambiar al puerto, pero la gente está en otra, entonces

olvidémonos de la nacionalización, aunque a mí me encantaría, sería de las primeras personas que estaría ahí apoyando la nacionalización del puerto, aeropuerto, el cobre, pero estamos en otra.

E: Entiendo.

X: Eso fue en cuanto actualidad, y lo que destaco de antes desde mi mirada, es la estabilidad en el trabajo.

E: ¿A qué se refiere con eso?

X: Porque siempre los sindicatos abogamos para que la gente no perdiera el trabajo, por ejemplo los castigamos y ya tres meses, te pillamos segunda vez robando seis meses pa fuera y que no le den pega pa' que aprendan. Ahora si pasa eso cagó la persona, estás a un error de irte. Antes se abogaba, atrás hay una familia, hay que tratar que esta persona aprenda, castigarlo y que no siga haciendo lo mismo, si se repite es el doble y ya si sigue sin entender se va fuera, se echa, ahora por errores voluntarios o involuntarios y el trabajo se pierde.

E: Que bueno eso de preocuparse de la formación del trabajo y además por lo que tiene detrás, todo tienen familia y debes sustentar.

X: Habían casos por ejemplo en un caso de violencia intrafamiliar y se castigaban a las personas por eso, algo que ahí nació, ahora las feministas nos tratan de brutos a nosotros, pero había casos como esos adelantados a los tiempos de ahora y nos preocupamos por las familias.

E: Qué interesante esa información, no tenía idea.

X: Se mueven con el tiempo, si no sale gente como tú a preguntar cosas así, muere con el tiempo.

E: Eso es verdad, hay muy poca información de los trabajadores portuarios. Bueno ya las últimas cuatro preguntas, la primera del último ítem es ¿Qué falencias existían en su trabajo antes de la privatización?

X: La infraestructura portuaria que quedó muy dañada por el terremoto del '85.

E: ¿Otra más?

X: La logística.

E: Ahora hay más especialización en esa área.

X: Las maquinarias, los extractos de camiones, las grúas, el pórtico, antiguamente se trabajaban con las grúas de las naves, se mueven po', ahí había que ser trabajador portuario, ahora trabajan con grúas de muelle, no se mueven, es fácil, antes se movían la grúa y el buque, se mueven distinto, la grúa está arriba y el buque abajo se mueve menos, ahí había que ser bueno, jugar con el movimiento de ambos, eso era lo principal. La logística, el oficio venía de mucho tiempo, en ese tiempo se aprendía.

E: ¿Se aprendía dentro del puerto?

X: Claro, ahora es fácil, todo lo mismo todo el rato, la misma máquina todo el rato, antes no, cada grúa era distinta, cada buque que llegaba traía distintas grúas en distintas condiciones y mantenimiento. Ahora es siempre lo mismo.

E: Antes eran más versátiles en ese sentido.

X: Claro.

E: ¿Cuándo empezó a notar los distintos cambios en el puerto? Por ejemplo tipos de recursos materiales, infraestructura como nombró hace poco, tipos de trabajadores, lo que quiera.

X: Bueno el año 2000 fue la primera privatización del STI cuando le entregaron la familia Claro el molo 1, 2 y 3. Ahí hubo una inyección de logística donde llegaron las grúas pórticos, los extractos de camión, ahí comenzó, ese fue el gran cambio cuando llegaron los privados. Reventaron lo que era el Estado y como por arte de magia llegaron los privados y empezaron a solucionar todo. Donde no caían los buques, empezaron a caer, donde no podían entrar buques con 13 metros de calado, ese día empezaron a caer buques con 13 metros de calado. Se pudo “tragar”, que no se podía “tragar” porque se iban a caer los muelles, llegaron los privados y sí se podía tragar. Ahí empezó la magia, la magia del maletín.

E: Hay toda una planificación de por medio.

X: Claro, la Armada de Chile, pasa algo y son los primeros en entrar al baile.

E: Bueno, acerca del trabajo, las funciones que cumplía dentro del puerto, ¿sabe si aún está vigente?

X: Sí por supuesto.

E: ¿Y ha tenido algunas modificaciones este tipo de trabajo?

X: No porque han sido siendo las mismas obligaciones, tenemos responsabilidad civil ante la gente, el supervisor de naves sigue siendo el puesto más importante el que estaba la nave. Lo que sí son contratados por la empresa, nosotros éramos eventuales, eso es importante, claro ese es el porcentaje que se ha ido dando vuelta.

E: Bueno, ya para cerrar la entrevista ¿Cómo definiría su experiencia trabajando en el puerto?

X: Si a mí me dijeran que tengo que empezar a trabajar de nuevo en una parte, sería en el puerto. Te lleva a hartas cosas malas, pero yo hasta el día de hoy tengo trastorno del sueño, alimenticio; pero en las condiciones antiguas volvería, en las condiciones de hoy, no calzo.

E: ¿Por qué?

X: Por el cambio que tuvo en el trabajador portuario, por lo que te dije yo, que ahora son un bailarín más nomás en la pista, no hay una diferencia, no hay algo que te diga “Wow! soy un trabajador portuario, soy de San Antonio, soy de los que paramos los buques, los que sacamos los viejos pensionados”, ya no hay eso, es ir al turno e irse para la casa.

E: Es un trabajo más entonces.

X: Un trabajo más no más, bien remunerado, porque aquí en San Antonio donde más se gana es en el puerto, no hay otro trabajo hablando de gente no profesional, sin título universitario, por ejemplo los compañeros míos que se quedaron trabajando en supervisión de naves ganan un millón cuatro, y yo mi pensión es de 388, yo me fui del puerto por eso, yo no iba a caer en el sistema volviendo a la pregunta, no iba a calzar por ningún lado. Pero con las condiciones de antes volvería, en las de hoy 0 posibilidad, sería kamikaze, iría al suicidio allá.

E: Ósea en síntesis, podríamos decir que preferiría quedarse con su identidad portuaria antigua a ser un trabajador más.

X: Sí po, me quedo con lo de antes, mil veces y todos los que hemos conocidos las dos partes se quedan con la de antes. Claro po, es rico decir cuando uno no está de acuerdo “Oye pero yo no estoy de acuerdo”, eso no te lo pueden quitar, se supone que somos choros los trabajadores portuarios y no podí opinar po wn.

E: Es fundamental que lo puedan escuchar, y no solo en el puerto, en cualquier tipo de trabajo debería ser así.

X: Pero bueno para los Matte está lejos de ser su política.

E: ¿Hay algo que quiera agregar, alguna experiencia u otra cosa?

X: No nada, si hay algo que se te queda o que quieras preguntar.

E: No nada, está perfecto.

X: Si quieres hablar con alguien que esté trabajando hoy, contratado con los valores que te estoy diciendo yo, te puedo contactar con alguien si es que lo necesitas y ver por ejemplo, te puedo poner alguien más joven que yo que esté ganando un millón y tanto po, tendrá una percepción completamente diferente a la mía.

E: Sería genial.

X: Es cosa que me diga, podemos conversar, no sé cuándo puedes, nos ponemos en contacto, nos juntamos acá con alguien.

E: Ya po, ahí estaríamos entonces.

X: Sí, me avisai nomás si querí conversar con gente del sindicato, con el que lideró el movimiento portuario en Chile, Sergio Vargas, si quieres conversar con él te consigo una entrevista y vamos a la casa de él.

E: Sería genial muchas gracias de verdad.

X: Todo lo que quieras, dale nomás pide con confianza, si con tu viejo sabes todos los años que somos amigos así que ningún drama.

E: Ya muchas gracias.

FIN ENTREVISTA

### **Transcripción entrevista: Trabajador portuario Post Privatización**

**E = Entrevistador.**

**X = Entrevistado.**

E: Lo primero que le voy a pedir es el nombre, el año de ingreso al puerto y el cargo actual que tiene.

X: Ya, mi nombre es... el proceso de postulación fue en Noviembre del año 1998 y terminó el proceso en Octubre del 99', y yo entre a Puerto Panul S.A. el 31 de Diciembre del 99'.

E: Justo al cambio de milenio.

X: Fue como un año de proceso.

E: Ya, ¿y el cargo actual que tiene?

X: Operador de sistemas. Ese es el cargo.

E: Okay, vamos a empezar con las preguntas, es bien simple la entrevista, está estructurada con tres ítems, el primero son cuestiones objetivas estructurales, tipo de contrato, etc., la segunda es de percepción personal, su opinión sobre algunas cosas del puerto y la última son sobre las prácticas de la empresa y cuál es su noción acerca de las partes privadas.

E: Para comenzar la primera pregunta es ¿cómo ingresó a trabajar al puerto?

X: ¿De qué forma? o ¿cómo llegue ahí?

E: Sí, cual eran los requisitos que tenían que tener para entrar al puerto.

X: Punto uno, había que tener un título en algún área, eléctrica, en soldadura, en metalurgia, electromecánico, cualquiera. El jefe de esa pega lo pedían, uno tenía que tener una profesión. Yo había estudiado mecánica naval, así que yo presente el título de mecánica naval el cual fue bien acogido. Llegue por un largo proceso, llegue preguntando, averiguando, por ahí yo tenía un medio contacto familiar, pero este me dejo a medio camino y no me ayudó mucho. Así que quede nadando solo contra la corriente, todo el proceso lo viví solo, me fui a entrevistar con el jefe pensando que mi familiar me iba a ayudar pero no lo hizo y yo solo fui y di con el jefe, pedí una entrevista con él, me dijo después de la entrevista que tendría que esperar porque era un proceso que estaba recién comenzando, pero si tiene fe me dijo va a llegar al final. Yo estuve en cinco charlas antes de estar contratado por Puerto Panul, pasamos por cinco procesos selectivos; charlas psicológicas, charlas de distintos tipos.

Después de ese proceso que fue casi un año, ya en Octubre nos dijeron que estábamos dentro quienes estábamos citados en la torre bioceánica y nos avisaron cuando llegábamos que estábamos dentro del Puerto Panul, fue largo el proceso.

Así entre po', entre una empresa y un área desconocida, no conocía la parte portuaria, había trabajado mecánica pero solo en tierra. Después de diversos pasos por pesqueras, la armada, cuando saque también mi matricula de tripulante de máquinas y también me embarcaba, trabajaba en la mecánica de barcos, aunque nunca me gustó tanto el mar, no era Popeye, pero me fui acostumbrando de a poco, las lucas eran buenas. Después de diversos trabajos y cursos en relación a lo marítimo termine en el puerto y me llamo la atención a lo que me adentraba, porque no conocía la vida portuaria.

Me quede en el trabajo de Puerto Panul y estuve hasta el 2 de septiembre del 2005 contratado indefinidamente. Luego de eso Panul venia por varios cataclismos, cortaron varia gente, incluyéndome a mí y me despidieron, me dejaron trabajando como eventual, me cortaron en septiembre y quede trabajando Octubre Noviembre y Diciembre del 2005, después tuve otros tipos de trabajo hasta el año 2014 que entre como eventual nuevamente, aquí estoy hasta la fecha pasando por el proceso de eventual que duró como 4 años y ahora llevo un año con contrato indefinido en Puerto Panul hasta la fecha.

E: ¿En qué consiste ese tipo de contrato que tiene actualmente?

X: Es un contrato indefinido, con todas las de la ley. Tengo montones de beneficios, ya no soy eventual como era en el pasado, que tenía un contrato diario antes, yo entraba, terminaba la faena y se acababa la relación que tenía con la empresa, quedaba cesante al tiro, antes el contrato era diario, solo por las horas que contrataba el servicio, ahora no, ahora mi contrato de la empresa es por los treinta días, tengo todos los beneficios y todo lo que estipula la ley, todo lo que significa tener un contrato indefinido.

E: ¿Cuáles son las obligaciones que requiere su trabajo?

X: La empresa igual tiene una normativa, pero ¿tú te refieres a la función mía?

E: Sí, las tareas que tiene que hacer por ejemplo.

X: La función mía, yo trabajo en un área que se llama tolvas de descarga, las tolvas de descarga se cargan los camiones y se carga el tren, porque también cargamos el tren, y se cargan los camiones, el equipo, yo trabajo en ese sector, donde se genera el "cargueo" y donde se pesa el camión, donde se pesa y se despacha con los kilos que determina el ministerio de obras públicas, cachay, esa es mi función puntual.

Aparte, eso pasa cuando hay buques, si hay barcos trabajo en las tolvas de descarga, cuando no hay barcos trabajo en mantenimiento, pasamos a mantención si pasan muchos días sin buques, aquí se dividen según sus especialidades, por ejemplo, mecánica, electrónica, etc., por ejemplo yo cuando no hay barco yo trabajo en mantenimiento de los equipos, porque es

una planta granelera y la planta granelera tiene cientos de reductores, tiene cintas transportadoras, polines, entonces eso hay que mantenerlo.

E: Vamos a otra pregunta que es acerca de los cursos que puede tener para realizar de mejor manera su trabajo, ¿existe algún curso? Por ejemplo el carnet rojo, cursos internos.

X: Existen muchos.

E: ¿Y esos cursos los paga la empresa o son descontados de su sueldo?

X: Los paga la empresa, para entrar al puerto uno pasa por cursos que los da una entidad que está fiscalizada por la directa de mar, que son cursos para obtener el carnet rojo y ahí hay distintas temáticas, ingles básico, manipulación de carga peligrosa, las maniobras, otras temáticas portuarias, etc. Para obtener el carnet rojo tienes que pasar como por ocho temáticas distintas.

La empresa se preocupa que estemos en constante desarrollo y la idea de ellos es que esto se profesionalice.

E: Ósea que ya hacen cursos cuando están trabajando.

X: Claro, cuando no hay barcos se aprovechan harto los cursos, pero estos cursos son solos para los contratados (los que se hacen dentro del trabajo), no hay para los eventuales.

Hay unos cursos medios básicos eso si que recuerdo que hice como eventual, pero eran súper básicos, pero los cursos ya más profundos, ya que te mandan a Santiago a prepararte u otros lugares, esos cursos se lo dan a la gente que está contratada.

E: Ya finalizando con este primer ítem, pasaremos al de la percepción personal, donde puede decir lo que quiera acerca de las preguntas, la primera de estas es: de todos los años que ha trabajado en el puerto ¿cómo ha influido la privatización portuaria en general y en su área de trabajo especialmente?, con privatización me refiero cuando llegan las empresas.

X: ¿Si ha sido perjudicial dices tú? ¿Para allá está enfocada la pregunta?

E: No necesariamente, pueden ser aspectos positivos o negativos, solo queremos ver reflejada la influencia de la privatización y cómo usted lo ve.

X: Yo creo que la privatización tiene de dulce y de amargo, porque al pasar a manos privadas el puerto significa que, por ejemplo, que hay una inversión detrás, porque el Estado no iba a invertir en los distintos sitios de atraque, sino que prefirió pasárselo a manos privadas para que ellos invirtieran, claro con clausuras, ósea te vamos a pasar el arriendo a ti, pero tienes que reparar el muelle, el sitio, el “roquerio”, vas a tener que hacer una inversión aquí o se termina la concesión, si no cumple se la quitan.

Pero en Panul paso que la inversión fue grande, fue bien potente, porque de tener una grúa antigua de la década de los 50' cuando llegamos ahí, y cuando pasa a manos privadas se despacha esa grúa y traen grúas directamente de Alemania con una tremenda inversión, entonces claro que sí es importante y relevante para San Antonio esta modernización que va de la mano con cómo está esta cosa global, si no solo es esto aquí, uno tiene que estar en línea y equilibrado con los altos estándares de afuera, de lo contrario no podi tú trabajar con una grúa que mueve, no sé dos mil toneladas con suerte en un turno versus las que están ahora, que esas mueven siete mil o más por turno, una, nosotros tenemos dos, en un día sacamos quince mil toneladas, ósea podemos sacar un buque de cuarenta mil toneladas en dos días aproximadamente, es súper rápido ahora.

Si ha sido beneficioso este desarrollo también del empresario y los privados, estas inversiones que han hecho son buenos para la provincia, buenos para San Antonio, buenos para uno también que aprende y se hace más profesional de lo que sabe, la tecnología que llega ahí es la que viene de afuera, viene de Europa, también la empresa obliga a los chiquillos que vayan dando las herramientas, una de esas herramientas que te tienen que dar, como son máquinas nuevas y todo es moderno y de afuera, en el fondo es un crecimiento pa ti po, si te mandan a aprender con respecto de X componente puntual de la grúa, te tienen que mandar a otra parte prácticamente, porque a los chiquillos los han mandado para afuera, porque aquí en Chile no está la tecnología, se han ido a Alemania, van a aprender afuera, aquí no puedes en ninguna parte, así que ellos tienen que ir donde fabricaron la grúa po wn. Allá la fabricaron, allá van, se lo muestran todo con lujo de detalle con los alemanes en vivo y en directo.

Entonces claro que sirve, es interesante el privado en este tema.

E: Entonces lo principal sería los recursos nuevos, las nuevas grúas, las nuevas tecnologías.

X: Sí po, además que en las manos privadas está la plata.

Eso por un lado, por el lado laboral o por el lado legislativos, en relación a las leyes laborales, por ahí hay ciertos problemas en cuanto los trabajadores, pero eso es harina de otro costal. Pero mirando el desarrollo de San Antonio, mirando lo que era San Antonio a lo que es ahora tan moderno, las manos privadas son importantes, y va a seguir así, este puerto va pa' arriba, el puerto se va modernizando, el mega puerto se va a hacer aquí y las manos privadas van a seguir invirtiendo en todas las distintas áreas. Para la gente de San Antonio y la gente joven será interesante, quizás a la larga van haber institutos o universidades que van a tener que dar las carreras acorde a lo que se está viviendo, a lo mejor los chiquillos en el futuro no van a irse a estudiar afuera, se van a quedar aquí, mecánica, ingeniería para las grúas, estarán aquí.

El Mega Puerto va a ser más que beneficioso para San Antonio.

E: Ósea más que aportar al puerto en sí, va a aportar en la ciudad.

X: Sí po, ahí también hay otro punto, porque el puerto nunca ha crecido de la mano con la ciudad, crece solo y la ciudad se queda atrás, ahí falta que el crecimiento del puerto vaya de la mano con el crecimiento de San Antonio, ya ahí es tema de los diputados y senadores para que se legisle para ese lado y que la plata trate de quedar el mayor porcentaje aquí en San Antonio para que se refleje, para que fortalezca lo de acá, porque lo de aquí, en este momento el puerto por ejemplo las contribuciones del puerto no se pagan en la Municipalidad de San Antonio, la pagan quizás en Vitacura, Las Condes, para allá. Ahí hay un tema, aquí no queda la plata, ahora cuando la plata quede aquí yo creo que va haber un hospital súper potente en el futuro quizás, porque van a tener que dejarla en San Antonio, y van a haber buenos estadios mejor del que están construyendo ahora, un tremendo gimnasio mejor que el que está, buenas calles, bueno todo. Un San Antonio en otro nivel, como un Hamburgo en miniatura. Para eso deben trabajar harto y que la plata no quede en otros lados, que quede aquí.

E: Bueno, pasando a otra pregunta acerca de su opinión, ¿la seguridad laboral ha mejorado o empeorado en comparación a cuando ingreso a trabajar?

X: Ha aumentado un mil por ciento, cuando entre no habían normas de seguridad, nada, era todo arcaico, todo así nomás, no había un prevencionista de riesgo, policlínico, no había un parche curita ni una aspirina, nada, ninguna norma de seguridad, ni ambiental, nada.

Desde lo que fue al pasado a lo que es ahora las normas de seguridad es uno de los cambios más importantes, ahora hay de todo, desde los implementos de seguridad personales; bototos, cascos, lentes, guantes, mascarilla, hay unas mascarillas especiales para el polvo con filtro, gafas especiales que son selladas para el polvo y muchas normas más de seguridad, para cuando tú realizas trabajos de altura por ejemplo, cuando tú te puedes enganchar, hay arnés de seguridad, tú te lo tienes que colocar. Está todo señalizado, está todo demarcado, los kilómetros por hora que deben andar los vehículos dentro del recinto, está separado el área peligrosa y los demás sitios. La planta también por el lado del tema ambiental es una planta moderna que la polución no es tanta, tiene en todo el proceso de descargue y donde se ingresa la carga al chute de la planta, pasando por las distintas cintas, pasa por distintos colectores de polvo de tal forma que van minimizando las partículas, cuando llega el producto de camión llega con las menos partículas posible, en Panul siempre ha sido un problema la polución, pero se está mejorando para que esta sea la menos posible, quizás no al cero como tal pero quizás si algunos niveles, un 70% o 60%, ahora yo creo que ha controlado solo un 40%, eso se va a ir regulando con el tiempo.

Las normas de seguridad igual son, quizás no extremas, pero por ejemplo hay una charla todos los días en el primer turno antes de comenzar hay una charla de seguridad, antes del segundo turno igual, y así en todos los turnos, los siete días de las semana los 365 días del año, lo bueno que tenemos bajo índices de accidentes en Panul, los accidentes son súper bajos, en ese sentido se nota que ha servido las mejoras que han hecho, también andan dos

prevencionistas todo el día, diciendo que nos coloquemos el casco, esto otro, siempre te están cuidando, te llaman la atención si ocupas las cosas mal y te dicen la forma correcta, pero también te amonestan, entonces uno evita que lo anden amonestando porque eso puede repercutir más allá, por la inspección del trabajo o por otras cosas, ósea igual te obligan a hacer un trabajo bien realizado.

E: Pasando a otra pregunta ¿Cómo definiría su relación personal con la empresa con que trabaja?

X: Yo en la relación mía, no es mala, pero no es de las mejores tampoco, porque yo soy muy hablador y las cosas que me molestan yo las digo, pero a ellos no le gusta que yo las diga, a ellos les gustan las personas callaitas, y yo no soy callaíto. Yo digo esto está mal, esto no me gusta, entonces a ellos no les gusta eso, entonces ellos a uno lo tildan como conflictivo, a mi me tienen por movedor de masas, yo con poquitos dejo la escoba, yo soy como una especie de líder, como que me siguen ¿cachay?. Entonces por ahí tuve unos problemas con la empresa, me desvincularon y después me volvieron a contratar, pero cuando me desvincularon porque yo hablaba mucho, entonces la relación con ellos, aunque se han portado “bien” conmigo, yo hago mi trabajo bien, termina mi turno y me voy. La relación con mi compañero es distinta, me llevo súper bien con ellos, pero con la empresa, con cabezas grandes yo igual tengo cierto contacto con ellos, pero yo sé que igual como me tienen tildado ya de que generó revuelvo y que me siguen, yo me mantengo distante, porque saben cómo soy, ahora no lo hago y trato de mantenerme más calmado.

E: Y ¿ha cambiado la empresa con usted? Ahora que está más piola, por así decirlo.

X: Yo he notado que siguen igual, ni más ni menos, cuando me paso ese caso puntual de la desvinculación, nadie dijo yo fui, yo por lo tanto tome distancia, ahora no hablo tanto, no hablo lo justo.

E: Una relación profesional entonces.

X: Exacto, incluso tampoco no he querido tomar puesto de dirigente, incluso habían postulaciones para esto y yo fácilmente me pude haber escrito como candidato, pero no quise porque yo sé que iba a tener problemas, porque yo quiero que las cosas sean de un color, ni blancas ni negras, si la cuestión es negra, es negra, pero que no sea gris, debe hacerse las cosas de forma correcta, pero allá siempre andan maquillando las cosas, a veces no la hacen correctamente, de repente se les olvida la ley en algunas cosas. En unas cosas las cosas hay que hacerlas así y otras las pasan a llevar, por lo tanto predicán y no practican. Ahí tienen el problema conmigo cuando no tenían que practicar, les decía bueno, porque no lo hacen así como se debe. Yo sabía que si me tiraba un cargo así, sabía que iba a tener problemas, quizás me hubieran sacado, me hubiera echado más gente encima, mejor así nomás y yo en algún momento quizás más adelante las cosas se den de mejor forma y pueda optar a eso. Porque he tenido la intención por un cargo así de dirigente, pero se tiene

que dar de a poco, pero no lo voy a buscar, ojalá que me sacaran y dijeran que me pudiera tirar, así iría al tiro.

E: Pasando ahora con lo que mencionaba antes ¿cómo definiría su relación con sus compañeros, jefes o superiores?

X: Buena buena, súper buena, porque yo tengo un buen vivir, se relacionarme con la gente, no soy conflictivo, no soy pesado, no soy denso, no soy cuadrado, soy súper light, con ellos me llevo súper bien, de hecho con mi turno me llevo súper bien, cuando tenemos tiempo de chacotear lo hacemos, cuando tenemos que trabajar, trabajamos cabeza agacha e igual que los chinos, cuando tuvimos tiempo sin camiones, chacoteamos, tiramos la talla, el chiste, siempre llevo mi parlante uno chiquitito que tengo, lo pongo ahí, ponemos música, ósea que siempre hay un buen ambiente, estar trabajando en un ambiente sin ninguna bulla es horrible, así que es bueno, se habla de música, entonces empiezas a interactuar por esto y la música genera ese ambiente rico también. Tampoco no soy tonto, no soy pesado, no voy al choque, nunca he tenido malas relaciones con mis amigos, nunca me han tratado mal tampoco.

E: ¿Y la relación con sus superiores?

X: Buena igual.

E: Ósea que hay un ambiente bueno en general.

X: Sí, siempre se ha mantenido así, con ellos me llevo súper bien, creo que me tienen mucho cariño, saben lo que soy capaz de hacer, no me tienen que andar diciendo nada, bueno cada uno sabe lo que tiene que hacer ahí así que el jefe no anda detrás de nosotros. Nos deja ser y no lo defraudamos. Tenemos claro todo, estamos más que acostumbrados.

Cuando conversa con nosotros son cosas puntuales, a veces cosas buenas, felicitaciones por los tonelajes que sacamos o también de repente nos dice lo malo, los turnos si dejamos sucio, también se junta para tirarnos las mechas, no en mala onda eso sí, además el supervisor que tenemos nosotros es súper a la pinta, es súper humano, no es maricucho, no es tan jefe como otros, ¿sabes por qué? Porque el partió igual que nosotros, el salió de lo mismo que hago yo.

No es fácil encontrarse gente así, a algunos le suben el rango y se les sube el ego, pero nuestro supervisor no, no se olvida de su pasado y de donde salió, es más gente, te escucha y te comprende, es derecho con nosotros. Hay otros que no son así, te parten nomás.

E: Entiendo, bueno ahora empezamos con la parte final de la entrevista la cual consiste en cuatro preguntas acerca de las prácticas que tiene la empresa.

La primera pregunta es respecto a los aspectos básicos que debería tener un trabajo, por ejemplo vacaciones, AFP, seguros, sindicato, etc. ¿en qué consisten y cómo se ha visto afectado con los cambios y reestructuraciones que ha habido dentro del puerto?

X: Los puntos que hablaste, las vacaciones son anuales, aquí hay cuatro grupos, está el turno A, B, C y D, primero sale uno y luego el otro, otro y el último, nosotros sindicalmente tenemos un bono de vacaciones, pasamos por caja y retiramos un vale por una cantidad de dinero que ya estipulada, descontando una parte que creo que es la de colación que la dejan adentro.

E: ¿Y eso siempre se respeta por la empresa?

X: Claro, son legales, las vacaciones se deben tomar sí o sí.

E: ¿Antes tenían menos o siempre ha sido así?

X: No, siempre han sido 21 días.

E: ¿Y la parte de la AFP han cambiado?

X: No, siempre ha sido igual, los descuentos han siempre sido los mismos, los previsionales igual. En ese sentido ahí no hay problema en cuantos cotizaciones y esas cosas está todo pagado y no hay errores, está todo bien.

E: Ósea que se respeta siempre todos los derechos de cualquier trabajador ahí.

X: Sí.

E: Bueno pasando a otra pregunta, es si cuenta con otro beneficio por parte de la empresa por pertenecer al gremio portuario.

X: El mejor beneficio que tiene el portuario en la actualidad es pensionarse a los 53 años, la Ley Corta que está ahora vigente. Poder jubilar con 12 años de servicio y con 53 años de edad, tienes esas características y haces el trámite y si quieres te vas. Es lo mejor que tiene el puerto.

E: ¿Y esa ley siempre ha estado?

X: No siempre ha estado, de esa ley no sé de qué fecha está vigente, pero ya lleva bastantes años ya, se pretende trabajar en una ley larga de aquí a adelante y poder mejorar el salario, porque ahora la ley corta está como en cuatrocientos mil pesos y lo que se pretende con la ley larga es que tú salgas con tu 70% de tu sueldo, eso es lo que se pretende.

Yo no voy a poner de beneficio que tengo aguinaldo, caja de navidad o que tengo bono vacaciones o hay también hay un bono de escolaridad para los niños que los dan en Marzo, hay miles de bonos y cosas, pero el que más destaco es sobre pensionarse a los 52 años, que es relativamente joven, y además que tú te pensionas a esa edad y después en el futuro

cuando se te acerca la edad para jubilar por los 65 años también lo puedes hacer, en el fondo después tendrás dos pensiones, la portuaria, que la tendrás aquí y la de la AFP, entonces ahí puedes complementar las dos, no se pierde la portuaria por la AFP, van de la mano, además la pensión portuaria es heredable, yo si me pasa algo deo escrito en vida que se la puedo a dejar a mi hijo con nombre y apellido y se hereda para el niño. Entonces es lo que más destaco, poder pensionarse joven y puedes hacer cualquier cosa.

E: Bueno pasando con otra pregunta, que también viene a raíz de lo que me comentaba anteriormente, es si ha existido algún problema con la empresa y si ha tenido que actuar frente a ella.

X: ¿Yo?

E: Usted o también los trabajadores si quiere. Me puede contar una anécdota personal si quiere, lo que sea.

X: Yo siempre he dicho que la vez que me desvincularon a mí que fue hace un año atrás, eso fue por hablador, entonces yo tuve suerte porque el sindicato, dos de los dirigentes son amigos míos y hablaron por mí, ellos me salvaron y me reintegraron. Entonces yo sé que fue producto de eso, pero no he tenido otros problemas, espero no tener tampoco, ahora no hablo de más, por mucho que me moleste algo, no lo hago.

E: Pero ¿la empresa no presenta problema entonces?

X: No, está todo normal, yo no sé eso si sobre si estoy en el ojo del huracán con algún jefe superior. Hay una cosa que también tiene que quedar clara Panul es chiquitito pero en todos lados existe el mariconeo, en el ámbito portuario es el porcentaje mayor, Panul es chiquitito pero hay harto mariconeo, entonces somos pocos, pero olvídate, entonces tú tienes que cuidarte de que es lo que dices, con quien lo dices porque hay hartos sapos, hay gente que lo escucha y la cosa parte siendo una palabrilla, una mentira o una broma y parte para allá como una bola de nieve y queda atroz, y eso llega a voces de los jefes y los otro terrible que a los jefes le gusta el conventillo, les gusta que le lleguen cahuines, quieren estar pendiente de todos, ellos no han sido capaces de decir, de ponerle freno a cualquier cahuín que lleguen, ahí parte todo malo ya, si yo fuera jefe y llega alguien a cahuiniar lo echo al tiro, a los jefes le gusta todo y el cahuinero sapo lo tienen terrible arriba, en el caso mío que nunca he sido nada de eso ni chupa medias nos tienen bien abajo, y a este otro que no tiene ningún brillo, es malo para la pega, pero es cahuinero lo tienen arriba. Les encanta a los jefes, le encanta el cahuín. Por eso te digo que hay que cuidarse mucho de lo que dice y lo que se hace allá.

E: La última pregunta es ¿cómo definiría su experiencia trabajando en el puerto?

X: Bonita, siempre tendré los mejores recuerdos, porque yo empecé joven, tenía 24 años, entonces cuando llegue ahí no tenía nada, estaba en un mundo nuevo, entonces siempre

tendré los mejores recuerdos de Panul, porque lo más probable si Dios quiere es que jubile y cuando me vaya y mire para atrás lo único que aprendí o sé es de ahí, no digo que no voy a hacer otra cosa, pero si me preguntas que voy a hacer después no tengo idea, no sé.

E: Le gusta estar donde está entonces.

X: Sí, me gusta estar ahí, me siento bien y siempre voy a tener los mejores recuerdos, en el fondo igual no gano tanta plata, pero Panul yo creo que es importante para cada trabajador o cada chiquillo, todo lo que tienen es gracias a Panul, lo que yo tengo es gracias a ellos y el trabajo que me han dado, no puedo desconocer ni ser malagradecido. Quizás deberían darme gracias a mí igual por darles hartos años de mi vida ya, pero eso no lo van a hacer eso nunca. Pero Panul ha sido importante en mi vida con altos y bajos.

E: ¿Algo que quisiera agregar? Experiencias, dudas, lo que quiera.

X: No nada, ¿no se te queda nada por preguntar?

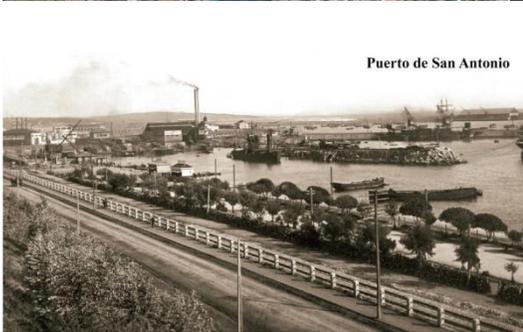
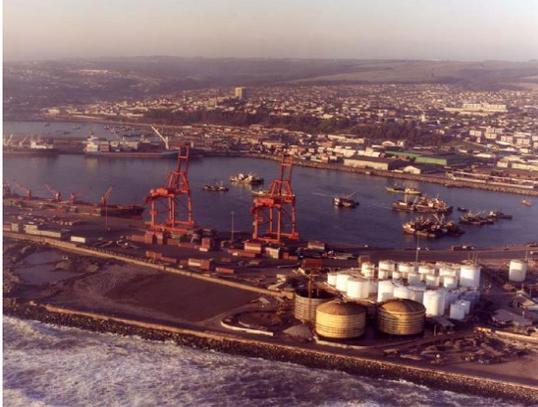
E: No nada, entonces estaríamos listos, muchas gracias por todo.

X: A ti, cualquier cosa en que pueda ayudar me avisas o bienes para acá nomás.

E: Muchas gracias, lo tomaré en cuenta.

## **Fotografías**





Puerto de San Antonio



Puerto de San Antonio

