



Facultad de Ciencias Sociales

Escuela de Trabajo Social

**“INVESTIGACIÓN SOCIAL CUALITATIVA DE LAS  
PERCEPCIONES DE TRABAJADORES PORTUARIOS  
SINDICALIZADOS ACERCA DE LA IMPLICANCIA QUE HA  
TENIDO LA CONCESIÓN DEL PUERTO DE VALPARAÍSO  
SOBRE SUS CONDICIONES DE VIDA”**

**INFORME FINAL DE PROYECTO DE TÍTULO PARA OPTAR AL GRADO  
ACADÉMICO DE LICENCIADO EN TRABAJO SOCIAL Y EL TÍTULO DE  
TRabajador Social**

ALUMNA: PAULA NÚÑEZ ORTIZ

ACADÉMICO GUIA: HÉCTOR DÍAZ VIDAL

AÑO 2019.

REF.: Informa evaluación y calificación Proyecto  
de Título I y II de alumna que indica.

VALPARAISO, 20 de marzo de 2020.-

**SEÑOR DECANO:**

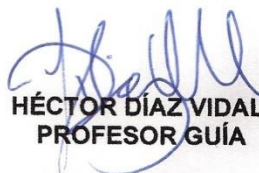
En cumplimiento de las disposiciones vigentes en la Universidad, en mi calidad de Profesor Guía, cumpla con informar a Ud. la evaluación practicada y calificación que he asignado al Proyecto de Título I y II denominado: **“INVESTIGACIÓN SOCIAL CUALITATIVA DE LAS PERCEPCIONES DE TRABAJADORES PORTUARIOS SINDICALIZADOS ACERCA DE LA IMPLICANCIA QUE HA TENIDO LA CONCESIÓN DEL PUERTO DE VALPARAÍSO SOBRE SUS CONDICIONES DE VIDA”**, cursado durante el período académico 2019 por la alumna de la Escuela de Trabajo Social, Srta. **PAULA ANDREA NÚÑEZ ORTIZ**.

Para efectos de la calificación se ha evaluado:

- a) Importancia, originalidad y aporte del trabajo al campo profesional;
- b) Aspectos metodológicos;
- c) Amplitud y suficiencia del desarrollo del tema y de la bibliografía utilizada;
- d) Régimen formal de citas;
- e) Carácter de la redacción y calidad del vocabulario técnico utilizado.

Por lo anteriormente expuesto vengo en calificar el presente Proyecto de Título I y II con las siguientes notas:

*Proyecto de Título I: 6,5 (seis coma cinco)*  
*Proyecto de Título II: 6,5 (seis coma cinco)*

  
**HÉCTOR DÍAZ VIDAL**  
**PROFESOR GUÍA**

AL SEÑOR  
**JUAN SANDOVAL MOYA**  
DECANO  
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES  
PRESENTE  
HDV/fpu.-

## **AGRADECIMIENTOS**

*A mi familia, en especial a mi madre, padre y hermano, por ser incondicionalmente mi principal apoyo y respaldo.*

*A mis amigos, amigas y compañeras, por incentivarme a crecer cada día como persona y como profesional.*

*A la Ilustre Municipalidad de Valparaíso, específicamente a la Secretaria Comunal de Planificación y su jefatura, por brindarme en todo momento el respaldo institucional necesario para llevar a cabo mi investigación de manera íntegra y fluida.*

*Y, finalmente, a cada uno de los integrantes del Sindicato Profesional de Empleados de Bahía de Valparaíso, por acceder a ser los actores principales de mi investigación, participando activamente de la misma, regalándome parte de sus tiempos, y permitiéndome ahondar en sus vidas y ser parte de sus espacios.*

## ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	7
CAPÍTULO I: CONTEXTUALIZACIÓN INSTITUCIONAL.....	8
1. PRESENTACIÓN .....	9
2. ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE VALPARAÍSO .....	10
2.1. IDENTIFICACIÓN DE LA INSTITUCIÓN.....	10
2.2. RADIO DE ACCIÓN .....	10
2.3. ORGANIGRAMA DE LA INSTITUCIÓN .....	12
2.4. ESTRUCTURA ORGÁNICA DE LA INSTITUCIÓN .....	13
2.5. FUNCIONES DE LA INSTITUCIÓN .....	15
3. SECRETARÍA COMUNAL DE PLANIFICACIÓN (SECPLA).....	17
3.1. OBJETIVOS Y FUNCIONES DE SECPLA.....	17
3.2. ORGANIGRAMA SECPLA.....	18
3.3. DEPARTAMENTOS SECPLA .....	19
3.4. TRABAJO SOCIAL EN SECPLA.....	20
4. DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN (SECPLA) .....	21
5. POLÍTICA PÚBLICA RELACIONADA A LA TEMÁTICA.....	23
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO REFERENCIAL.....	25
1. PRESENTACIÓN .....	26
2. RESUMEN DE LA INVESTIGACIÓN .....	27
3. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA.....	27
4. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN .....	28
5. MARCO CONCEPTUAL CONDICIONES DE VIDA.....	28
5.1. CONCEPTO DE CONDICIÓN DE VIDA.....	28
5.2. DEFINICIÓN DE CONDICIÓN DE VIDA.....	29
5.3. CONTEXTUALIZACIÓN DE CONDICIÓN DE VIDA.....	30
5.4. DESCRIPCIÓN DEL FENÓMENO CONDICIÓN DE VIDA.....	31
5.5. ABORDAJE DE LA CONDICIÓN DE VIDA.....	33
5.6. CRONOLOGÍA DE CONDICIÓN DE VIDA.....	35
6. MARCO TEÓRICO REFERENCIAL CONCESIONES.....	36
6.1. DEFINICIÓN DE CONCESIÓN.....	36
6.2. CONTEXTUALIZACIÓN DE CONCESIONES.....	36
6.3. DESCRIPCIÓN DEL FENÓMENO CONCESIÓN.....	38
6.4. ABORDAJE DE LA CONCESIÓN.....	41
6.5. CRONOLOGÍA DE CONCESIONES.....	44
6.6. MARCO TEÓRICO CONCESIONES .....	47
6.7. MARCO REFERENCIAL CONCESIONES .....	50
7. RELACIÓN CONDICIÓN DE VIDA - CONCESIÓN .....	52

8.	FORMULACIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN .....	53
CAPÍTULO III: DISEÑO METODOLÓGICO .....		54
1.	PRESENTACIÓN .....	55
2.	FUNDAMENTACIÓN METODOLÓGICA .....	56
3.	TIPO DE ESTUDIO .....	57
4.	DISEÑO METODOLÓGICO.....	58
5.	PROBLEMÁTICA Y FUNDAMENTACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN .....	59
6.	DISEÑO DE INVESTIGACIÓN .....	60
7.	PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN .....	61
8.	OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN .....	62
8.1.	OBJETIVO GENERAL.....	62
8.2.	OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	62
9.	UNIVERSO Y MUESTRA DE INVESTIGACIÓN.....	63
9.1.	UNIVERSO.....	63
9.2.	MUESTRA .....	64
10.	CRITERIOS DE INCLUSIÓN Y EXCLUSIÓN .....	65
10.1.	CRITERIOS DE INCLUSIÓN.....	65
10.2.	CRITERIOS DE EXCLUSIÓN .....	65
11.	TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN .....	66
12.	CRITERIOS DE RIGOR .....	68
13.	PLAN DE ANÁLISIS .....	70
13.1.	GRÁFICO PLAN DE ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN .....	71
CAPÍTULO IV: ANÁLISIS .....		73
1.	PRESENTACIÓN .....	74
2.	PROCESO DE ANÁLISIS .....	75
2.1.	IDENTIFICACIÓN DE CATEGORÍAS .....	76
2.2.	DESCRIPCIÓN DE CATEGORÍAS.....	80
2.3.	ANÁLISIS CATEGORIAL .....	90
4.	PLANTEAMIENTO TEORÍA EMERGENTE .....	115
CAPÍTULO V: HALLAZGOS DE LA INVESTIGACIÓN .....		118
1.	PRESENTACIÓN .....	119
2.	HALLAZGOS .....	120
CAPÍTULO VI: CONCLUSIONES DE LA INVESTIGACIÓN.....		127
1.	PRESENTACIÓN .....	128
2.	CONCLUSIONES.....	129
2.4.	CONCLUSIONES DEL MARCO TEÓRICO .....	129
2.5.	CONCLUSIONES DEL DISEÑO METODOLÓGICO .....	132
2.6.	CONCLUSIONES DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS.....	134
2.7.	CONCLUSIONES RELATIVAS AL TRABAJO SOCIAL.....	138

2.8. CONCLUSION FINAL .....	140
BIBLIOGRAFÍA Y REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	145
LINKOGRAFÍA Y REFERENCIAS ELECTRONICAS.....	148
ANEXOS .....	151
MODELO CONSENTIMIENTO INFORMADO.....	152
PROTOCOLO DE ENTREVISTA SEMIESTRUCTURADA .....	153
PROTOCOLO PARA LA APLICACIÓN DE GRUPO DE DISCUSIÓN .....	154
LISTA DE ASISTENCIA GRUPO DE DISCUSIÓN.....	155
LISTA DE COTEJO.....	156
NÓMINA DE SOCIOS.....	157

## **INTRODUCCIÓN**

El informe que se estructura en las siguientes páginas, consta principalmente de dos momentos, ambos basados en la temática de la investigación, la que se centra en la implicancia que ha tenido la concesión del puerto de Valparaíso sobre las condiciones de vida de los trabajadores portuarios sindicalizados. Cabe destacar que la investigación que lleva a cabo la estudiante, en adelante “la investigadora”, se realiza bajo el marco de la asignatura Proyecto de Título, de acuerdo al plan de estudios de la Escuela de Trabajo Social de la Universidad de Valparaíso.

La primera parte del presente informe, consta de tres capítulos centrales: Contexto Institucional, Marco Teórico Referencial y Diseño Metodológico, a través de los cuales se expresará la información básica con la que se justifica la realización de la investigación en cuestión, además de presentar cómo será llevado a cabo todo el proceso investigativo, conformando así la piedra angular del Proyecto de Título.

A modo de síntesis, el contexto institucional en que será realizada la investigación social, corresponde al Departamento de Planificación perteneciente a la Secretaria de Planificación de la Ilustre Municipalidad de Valparaíso, institución en la que la investigadora se ha insertado y desde la cual desarrolla el estudio, debido a que su jurisdicción incluye el sector a investigar, correspondiendo este al Puerto de Valparaíso. En el Marco Teórico Referencial, se tratarán dos fenómenos: condiciones de vida y sistema de concesiones, siendo estos los protagonistas de toda la investigación que se realiza, por lo que serán trabajados a cabalidad. Mientras que, el capítulo concerniente al Diseño Metodológico de la investigación, retratará la información básica y clave para el desarrollo de la investigación, de la cual se puede mencionar, a modo general, que poseerá metodología cualitativa, siendo su diseño descriptivo y encontrándose basada en el modelo de la teoría fundamentada.

Finalmente, la segunda parte de este documento, busca plasmar íntegramente y de manera clara el análisis obtenido de la información que se recolecte, junto a los hallazgos arrojados por la investigación, y las conclusiones de la misma, todo esto teniéndose en consideración, además de los datos obtenidos, los capítulos anteriores que han sido identificados y descritos.

## CAPÍTULO I: CONTEXTUALIZACIÓN INSTITUCIONAL



## 1. PRESENTACIÓN

La información que se presenta en las siguientes páginas corresponde a la contextualización institucional del Proyecto de Título que desarrolla la investigadora Paula Andrea Núñez Ortiz durante el noveno y décimo semestre de la carrera Trabajo Social de la Universidad de Valparaíso, de acuerdo a la malla curricular de la carrera universitaria antes mencionada, el cual se llevará a cabo mediante la guía académica del docente Sr. Héctor Díaz Vidal.

Bajo este argumento, cabe mencionar que el Proyecto de Título en cuestión se desarrollará en la institución “Ilustre Municipalidad de Valparaíso”, específicamente en la Secretaría Comunal de Planificación (SECPLA) de la misma, integrándose la investigadora en el departamento de Planificación de la unidad antes mencionada, bajo la guía institucional de la Trabajadora Social Srta. Adriana Saavedra Fuentes, quien ocupa el cargo de Jefa de Planificación en el departamento mencionado.

Dentro de esta lógica, la contextualización institucional que se presentará consta de, principalmente, tres momentos:

En un primer momento, se enmarcará la información general respecto de la Ilustre Municipalidad de Valparaíso, vale decir, la identificación del tipo de institución que esta representa, la cobertura sobre la cual puede ejercer sus acciones, el organigrama general de la institución, su estructura orgánica, y sus principales funciones.

En un segundo momento, se transparentarán de manera detallada la información relativa a la Secretaría Comunal de Planificación, describiendo sus objetivos y funciones específicas, el organigrama de la misma, la descripción de los departamentos que la componen y cómo se lleva a cabo el Trabajo Social como disciplina dentro de la unidad, para luego dar paso a describir de manera detallada el Departamento de Planificación.

Para finalizar, se estipulará la materia relativa a las políticas públicas que poseen relación con la temática que se investiga, la que en este caso es la Ley General de Concesiones.

## 2. ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE VALPARAÍSO

### 2.1. IDENTIFICACIÓN DE LA INSTITUCIÓN

Nombre	Ilustre Municipalidad de Valparaíso.
Dirección	Avenida Argentina #864, Valparaíso.
Alcalde	Jorge Sharp Fajardo.
Tipo de institución	De acuerdo a la ley Orgánica Constitucional de Municipalidades, estas son corporaciones autónomas de derecho público, con personalidad jurídica y patrimonio propio (Ley N° 18.695, 2006).
Radio de acción	Comuna de Valparaíso.
Teléfono	(032) 2939000 (032) 2939100
Horario de atención	Lunes a viernes entre 9:00 a 14:00 horas.

### 2.2. RADIO DE ACCIÓN

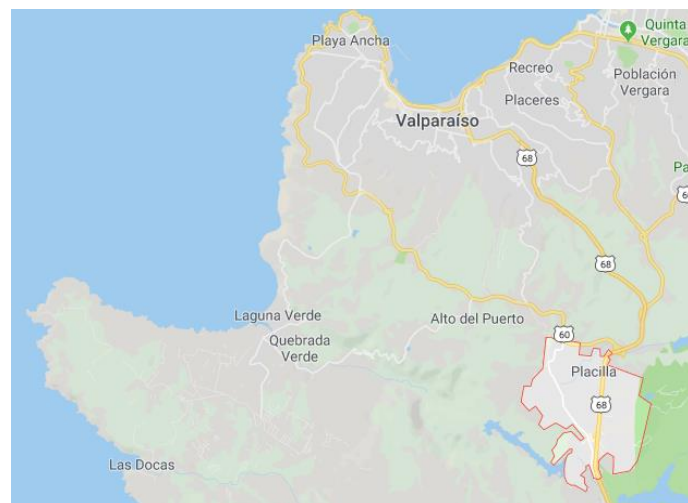
La Ilustre Municipalidad de Valparaíso es una institución territorial, por lo que su radio de acción se entiende es la comuna de Valparaíso, incluyendo el territorio correspondiente a Placilla de Peñuelas, y el territorio relativo a Laguna verde, poseyendo una delegación específica para cada espacio mencionado anteriormente.

A continuación, se presentarán los territorios que cubre la Ilustre Municipalidad de Valparaíso por medio de mapas de los mismos.



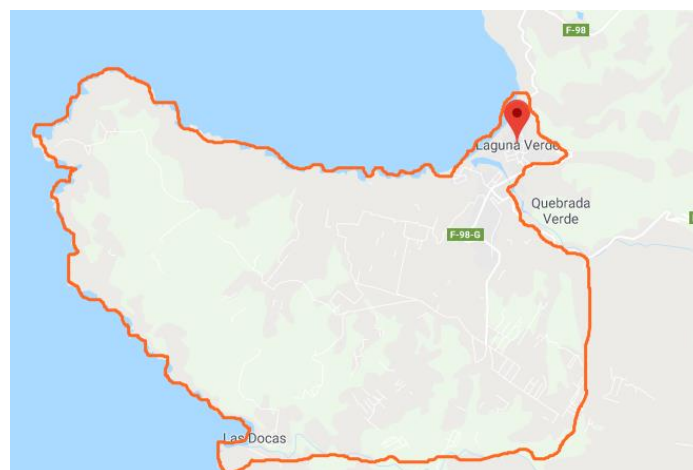
*Mapa comuna de Valparaíso*

*Fuente: Google Maps.*



*Mapa territorio Placilla de Peñuelas*

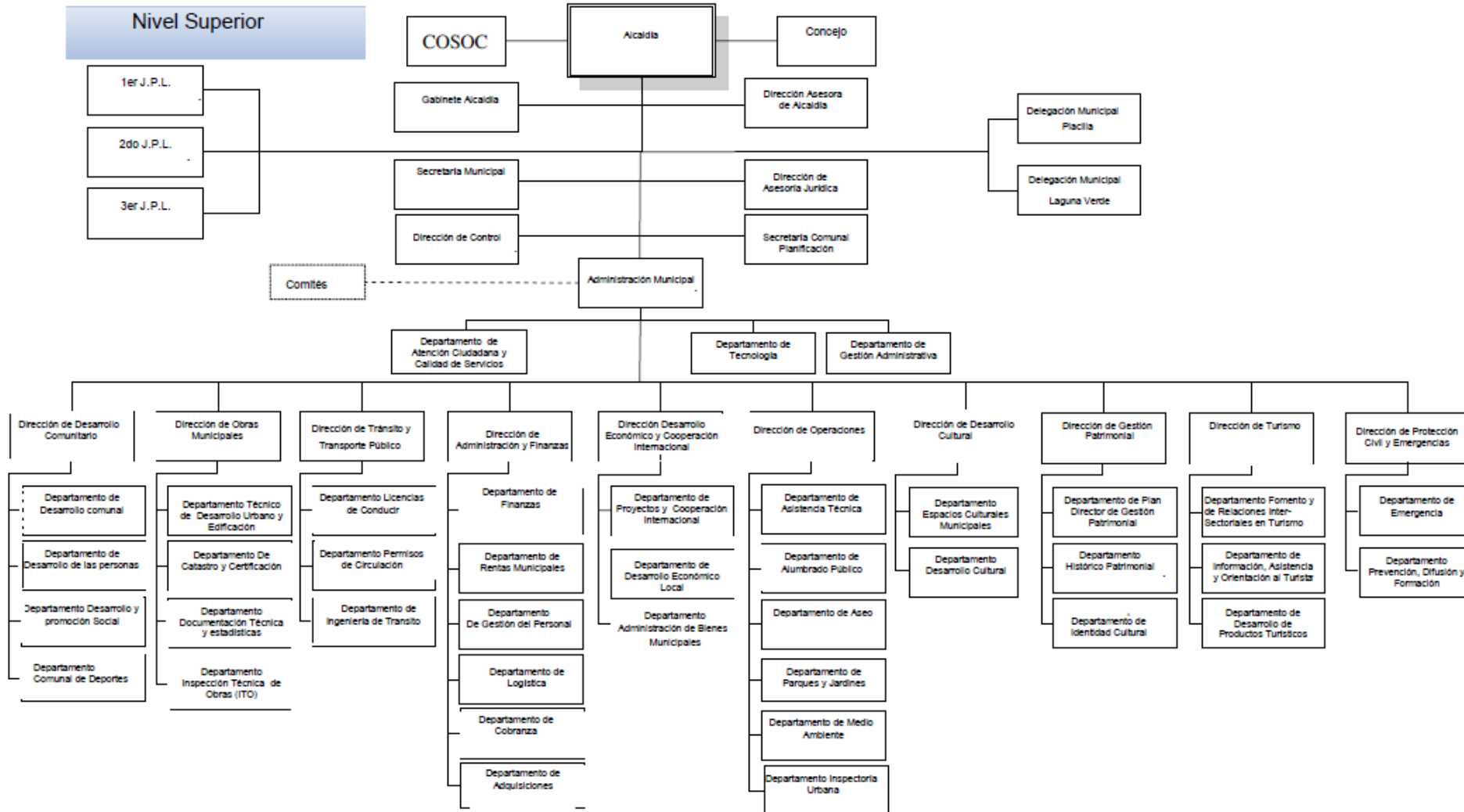
*Fuente: Google Maps.*



*Mapa territorio Laguna Verde*

*Fuente: Google Maps.*

### 2.3. ORGANIGRAMA DE LA INSTITUCIÓN



## 2.4. ESTRUCTURA ORGÁNICA DE LA INSTITUCIÓN

La estructura orgánica de las Municipalidades, de acuerdo a la ley número 18.695 Orgánica Constitucional de Municipalidades, está constituida por el alcalde, representando a la máxima autoridad de la institución, y el Consejo Municipal.

- Alcalde:

El alcalde es la máxima autoridad de la municipalidad, correspondiéndole su dirección y administración superior, además de la súper vigilancia de su funcionamiento.

El alcalde será elegido por sufragio universal, en votación conjunta y cédula separada de la de los concejales, en conformidad con lo establecido en la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades. Su mandato durará cuatro años y podrá ser reelegido.

En la Ilustre Municipalidad de Valparaíso, la máxima autoridad es el Sr. Jorge Sharp Fajardo, quien actualmente se encuentra cumpliendo su primer mandato, siendo elegido a través del sufragio universal el 23 de octubre de 2016.

- Concejo Municipal:

El Concejo es un organismo municipal que, de acuerdo a la ley, tiene un carácter normativo, resolutivo y fiscalizador. Las funciones del Concejo Municipal son hacer efectiva la participación de la comunidad local y ejercer las atribuciones que la ley les concede, como lo son:

- Fiscalizar el cumplimiento de planes y programas de inversión municipal y la ejecución del presupuesto municipal.
- Fiscalizar las actuaciones del alcalde y formularle las observaciones que le merezcan.
- Aprobar la participación municipal en asociaciones, corporaciones o fundaciones.
- Recomendar al alcalde prioridades en la formulación y ejecución de proyectos específicos.

- Elegir a los integrantes del directorio que le corresponda designar a la municipalidad en cada corporación o fundación en que tenga participación.
- Solicitar informe a las empresas, corporaciones o fundaciones municipales, y a las entidades que reciban aportes o subvenciones de la municipalidad.
- Supervisar el cumplimiento del plan comunal de desarrollo.

El Concejo Municipal de Valparaíso, actualmente, está compuesto por diez concejales integrantes de diferentes partidos políticos, quienes serán individualizados a continuación:

1. Sr. Marcelo Barraza Vivar.
2. Sr. Carlos Bannen González.
3. Sr. Daniel Morales Escudero.
4. Sra. Zuliana Araya Gutiérrez.
5. Sr. Eugenio Trincado Suárez.
6. Sr. Luis Soto Ramírez.
7. Sr. Claudio Reyes Stevens.
8. Sr. Yuri Zúñiga Zúñiga.
9. Sr. Iván Vuskovic Villanueva.
10. Sra. Ruth Cáceres Cortés.

## 2.5. FUNCIONES DE LA INSTITUCIÓN

Según la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades, la finalidad de las mismas es satisfacer las necesidades de la comunidad local y asegurar su participación en el progreso económico, social y cultural de las comunas que administren. De acuerdo con esta ley, las municipalidades poseen las siguientes funciones:

- *“Elaborar, aprobar y modificar el plan comunal de desarrollo cuya aplicación deberá armonizar con los planes regionales y nacionales.*
- *La planificación y regulación de la comuna y la confección del plan regulador comunal, de acuerdo con las normas legales vigentes;*
- *La promoción del desarrollo comunitario;*
- *Aplicar las disposiciones sobre transporte y tránsito públicos, dentro de la comuna, en la forma que determinen las leyes y las normas técnicas de carácter general que dicte el ministerio respectivo;*
- *Aplicar las disposiciones sobre construcción y urbanización, en la forma que determinen las leyes, sujetándose a las normas técnicas de carácter general que dicte el ministerio respectivo.*
- *El aseo y ornato de la comuna.” (Ley N° 18.695, 2006).*

Además, la Ley Orgánica de Municipalidades establece que, dentro de su territorio, las municipalidades podrán desarrollar funciones relativas a:

- *“La educación y la cultura.*
- *La salud pública y la protección del medio ambiente.*
- *La asistencia social y jurídica.*
- *La capacitación, la promoción del empleo y el fomento productivo.*
- *El turismo, el deporte y la recreación.*
- *La urbanización y la vialidad urbana y rural.*
- *La construcción de viviendas sociales e infraestructuras sanitarias.*
- *El transporte y tránsito públicos.*

- *La prevención de riesgos y la prestación de auxilio en situaciones de emergencia o catástrofes.*
- *El apoyo y el fomento de medidas de prevención en materia de seguridad ciudadana y colaborar en su implementación, sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 101 de la Constitución Política.*
- *La promoción de la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres.*
- *El desarrollo de actividades de interés común en el ámbito local". (Ley N° 18.695, 2006).*



### 3. SECRETARÍA COMUNAL DE PLANIFICACIÓN (SECPLA)

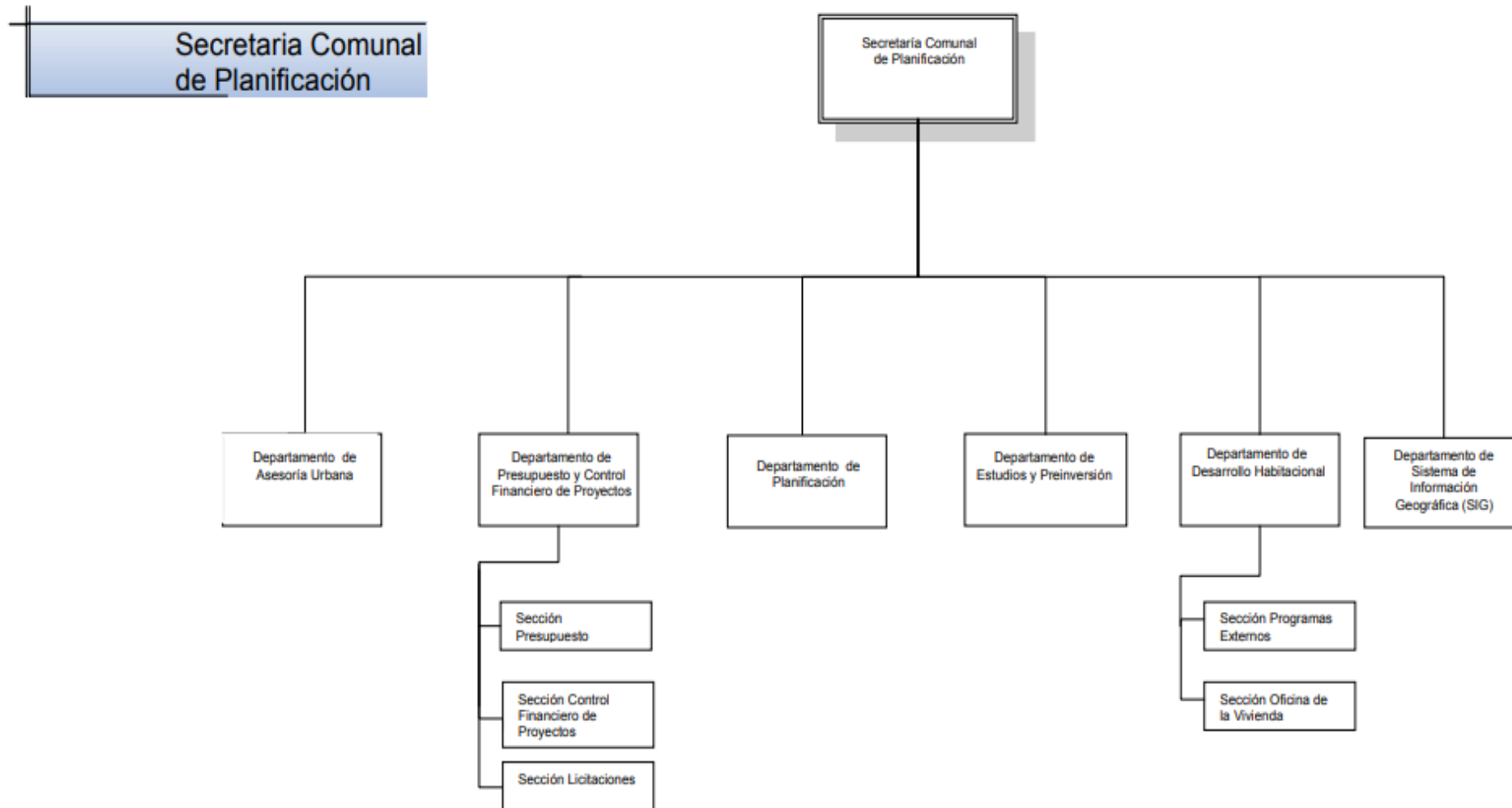
#### 3.1. OBJETIVOS Y FUNCIONES DE SECPLA

La Secretaría Comunal de Planificación tiene por objetivo apoyar al Alcalde y al Concejo Municipal en la definición de las políticas, y en la elaboración y coordinación de los planes y proyectos de la institución.

Las funciones de SECPLA en la Ilustre Municipalidad de Valparaíso son:

- *“Servir de secretaría técnica permanente del Alcalde, del Concejo Municipal, del Administrador Municipal y de todos los directores, en la elaboración de la estrategia municipal, como así mismo de las políticas, planes programas y proyectos de desarrollo de la comuna.*
- *Asesorar al Alcalde en la elaboración de los proyectos del Plan Comunal de Desarrollo y del Presupuesto Municipal.*
- *Evaluar el cumplimiento de los planes, programas, proyectos, inversiones y el Presupuesto Municipal e informar sobre estas materias al Alcalde y al Concejo.*
- *Efectuar análisis y evaluaciones permanentes de la situación de desarrollo de la comuna, con énfasis en los aspectos sociales y territoriales.*
- *Elaborar las bases generales y específicas, según corresponda, para los llamados a licitación, previo informe de la unidad competente, de conformidad con los criterios e instrucciones establecidos.*
- *Fomentar las vinculaciones de carácter técnico con los servicios públicos y con el sector privado de la comuna.*
- *Recopilar y mantener la información comunal y regional atinente a sus funciones.*
- *Evaluar el cumplimiento de los planes, programas, proyectos e inversiones que se realicen en la ciudad con fondos externos e informar sobre esto al Alcalde, al Concejo Municipal y a los Organismos Internacionales pertinentes.*
- *Evaluar los planes, programas y proyectos municipales considerando como criterio de evaluación la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres.*
- *Proporcionar a la Subsecretaría de Desarrollo Regional y al Administrativo del Ministerio del Interior la información que se solicite en conformidad a la ley.” (Ilustre Municipalidad de Valparaíso, 2019).*

### 3.2. ORGANIGRAMA SECPLA



### 3.3. DEPARTAMENTOS SECPLA

La Secretaría Comunal de Planificación se encuentra compuesta por seis departamentos, a través de los que se llevan a cabo las funciones que les son propias, cumpliendo el objetivo de ser el principal apoyo para el Alcalde y el Concejo Municipal en lo relativo a la definición, elaboración y coordinación de políticas, planes, programas y proyectos. Estos departamentos son:

- Departamento de Asesoría Urbana, en el que se entrega apoyo, tanto al Alcalde como al Concejo Municipal, en toda materia relativa a los programas y proyectos que conciernen a modificaciones al diseño urbano, situación urbana de la comuna, o planes reguladores urbanos.
- Departamento de Presupuesto y Control Financiero de Proyectos, conformado por la Sección Presupuesto, la Sección Control Financiero de Proyectos y la Sección Licitaciones, cuya finalidad es evaluar la viabilidad de programas, proyectos e inversiones de acuerdo a los presupuestos disponibles para los mismos, ya sean externos o internos.
- Departamento de Planificación, en el que se desarrollan diferentes planes y estudios atingentes a la comunidad, ya sea respecto a temas de contingencia social, como a aquellas temáticas que se consideran relevantes de tratar desde el Concejo Municipal y/o el Alcalde de la comuna. Cabe destacar que en este departamento perteneciente a SECPLA la investigadora desarrollará su Proyecto de Título, siendo la temática del mismo competente dentro de las contingencias que se presentan en la comuna de Valparaíso.
- Departamento de Estudios y Preinversión, cuyo objetivo es desarrollar los proyectos y estudios necesarios de todos los programas e inversiones que se planeen llevar a cabo, asesorando en estas materias al Alcalde y al Concejo Municipal, asegurando así un buen cumplimiento de las funciones municipales.
- Departamento de Desarrollo Habitacional, compuesto por la Sección de Programas Externos y la Sección Oficina de Vivienda, pretende potenciar el desarrollo local a través de la implementación de una estrategia de gestión inmobiliaria que permita identificar y dar respuesta a las urgencias de la comunidad en temáticas de vivienda.

- Departamento de Sistema de Información Geográfica, cuyo objetivo es mantener actualizada una base de datos llamada Sistema de Información Geográfico, con información social, económica y demográfica de la comuna, para elaborar mediante esta información estudios que caractericen el territorio de cobertura del municipio.

### 3.4. TRABAJO SOCIAL EN SECPLA

El Trabajo Social dentro de la Secretaria Comunal de Planificación se encuentra presente a través de dos funciones propias de la disciplina, las cuales son: la investigación social y la evaluación social de proyectos.

Por medio de la investigación social, ya sea de tipo cualitativa o cuantitativa, la SECPLA asesora al Alcalde en lo relativo a la viabilidad de la elaboración de diferentes planes, programas y proyectos, lo anterior a través del análisis permanente de las diferentes situaciones sociales que vivencia la comuna.

Además, por medio de la investigación social, SECPLA elabora las bases para los llamados a diferentes licitaciones y concursos públicos dentro de la comuna.

A través de la función evaluadora, los trabajadores sociales que desarrollan funciones dentro de SECPLA evalúan el cumplimiento de planes, programas, proyectos e inversiones tanto con financiamiento municipal, como con financiamiento externo entregado por diferentes organizaciones nacionales e internacionales, evalúa la situación de desarrollo de la comuna, y los planes, programas, proyectos y políticas, considerando como criterio principal la igualdad entre hombres y mujeres.

#### 4. DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN (SECPLA)

El departamento de planificación de la Secretaría Comunal de Planificación de la Ilustre Municipalidad de Valparaíso, además de realizar los estudios solicitados desde alcaldía o desde el concejo municipal, es la unidad encargada de llevar a cabo diferentes investigaciones sociales, ya sea cualitativas o cuantitativas, abocadas a las diversas problemáticas sociales que se presentan en la ciudad, siendo esta la principal línea investigativa del departamento en cuestión.

Teniendo presente que esta es la línea de investigación que posee el departamento de planificación de SECPLA, es que cobra relevancia y sentido la investigación que se lleva a cabo, ya que durante el año 2018 a través de diferentes situaciones vividas en la ciudad de Valparaíso, se evidencio una potente molestia social en los trabajadores portuarios de la ciudad, quienes manifestaron en diferentes oportunidades, y a través de diferentes métodos, su disgusto con las empresas que poseen la concesión del puerto de Valparaíso, las cuales son Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL) y Terminal Pacífico Sur (TPS), lo que además, hace importante estipular desde ya que para fines investigativos se estudiará a trabajadores de las dos empresas, quienes coinciden en el “*sindicato profesional de empleados de bahía*”.

Debido a lo anterior, se considera que la temática a indagar por la investigadora posee relación directa con la materia de estudios de SECPLA y, específicamente del departamento de planificación de esta, dado que esta temática de Proyecto de Título es considerada una problemática social de contingencia en la ciudad, conocida por toda la ciudadanía, lo que hace necesario, a través de estudios e investigaciones, entender el origen de esta situación y de la molestia de los trabajadores portuarios, pudiendo sólo así buscar y entregar soluciones reales que generen un cambio social real y positivo para los obreros del puerto de Valparaíso, y no soluciones asistencialistas que pretendan generar tranquilidad en los trabajadores portuarios de Valparaíso.

Se hace necesario hacer notar que estas soluciones deben ser entregadas por el organismo que posee acción sobre la ciudad, es decir, la Ilustre Municipalidad de Valparaíso, la cual solo puede concederlas a partir de un acabado estudio generado por el Departamento de Planificación de la Secretaría Comunal de Planificación, dado que esta es la unidad de la institución pertinente para ocuparse de la situación social que se estudia, lo que se debe a la mencionada línea investigativa que posee.

## 5. POLÍTICA PÚBLICA RELACIONADA A LA TEMÁTICA

Considerándose que la temática del presente Proyecto de Título recae en la influencia de la concesión portuaria de Valparaíso sobre las condiciones de vida de los trabajadores sindicalizados de dicho recinto laboral, es que se hace necesario enlazar la mencionada materia con la legislación chilena vigente más cercana a la misma, lo que refiere la investigación a la concesión de obras públicas en Chile, entendiéndose que el cambio de administración realizado solo pudo ser llevado a cabo bajo este marco legal regulatorio.

Tenido en cuenta lo anterior, se puede expresar que, en Chile, el año 1991 comienza a regir el Decreto con Fuerza de Ley (DFL) 164 “Ley de Concesiones de Obras Públicas”, al que se le han generado diferentes actualizaciones con el paso del tiempo, registrándose la última con fecha 06 de octubre de 1997 a través del DFL 956, decreto que mantiene el mismo nombre, siendo el marco legal que se encuentra vigente en el país a la fecha.

Dicho decreto, enuncia en un primer título las disposiciones generales acerca del sistema concesión de obras públicas en el país, entre las cuales se encuentran el campo de aplicación del decreto, y las definiciones pertinentes relacionadas al sistema de concesiones de obras públicas.

El segundo título del decreto en cuestión se relaciona con las licitaciones originadas por particulares, describiendo las diferentes etapas por las que cursa el proyecto una vez que es postulado por la iniciativa privada, desde la presentación del mismo hasta la respuesta entregada por el director general del Ministerio de Obras Públicas (quien posee esta atribución).

El tercer título del DFL 956 abarca la licitación y adjudicación de la concesión, caracterizándola desde la etapa precalificatoria de proyectos hasta la adjudicación de la licitación, mencionando además todo lo relativo al llamado a licitación, como las bases, ofertas, contenido, evaluaciones y aclaraciones.

El cuarto punto del decreto dice relación con la adjudicación de la concesión y el contenido del contrato pertinente, además de lo relativo a la sociedad concesionaria (su constitución, requisitos protocolares, sanciones, garantías, y seguros según el contrato).

El título quinto del DFL 956 se encarga de estipular la fiscalización del contrato de concesión, además de establecer lo relativo al libro de obras y asesores, los recursos, las obligaciones de información, y las atribuciones del director de obra durante el contrato.

El sexto título del decreto se refiere a la infraestructura en que se realizara la obra concesionada, y los bienes y derechos afectos a la misma, especificando en las adquisiciones y expropiaciones de los bienes y derechos de la empresa concesionaria sobre la obra.

El título siete dice relación con las infracciones, sanciones, multas y procedimientos de pago de multas.

En el octavo título se encuentra la materia referente al desarrollo del contrato de concesión, adentrándose en cada una de las etapas de la obra, desde el inicio de ella hasta su término, encontrándose también las responsabilidades de las empresas concesionarias.

El título noveno, resalta la materia relativa a las relaciones con terceros, vale decir, los subcontratos, la transferencia de acciones, la transferencia de la concesión, y las garantías.

El décimo título se encarga de establecer las modificaciones de las obras y servicios, mencionando y describiendo de manera detallada las atribuciones del Ministerio de Obras Públicas (MOP).

Dentro del título onceavo, se encuentra lo relativo a la duración, suspensión, extinción y transferencia forzosa de la concesión.

El doceavo título se refiere a la comisión conciliadora, sus competencias, su composición y constitución, y la intervención de esta.

En el título trece, dice relación con las normas especiales de los caminos concesionados, siendo el título catorce el encargado de referirse a otras concesiones especiales.

Finalmente, el título quince estipula las normas especiales respecto a los usuarios de las obras, adentrándose especialmente en la información al usuario y los reclamos de los mismos.



## **CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO REFERENCIAL**

## 1. PRESENTACIÓN

El capítulo que se estructura en las siguientes paginas corresponde al Marco Teórico Referencial relativo a la asignatura Proyecto de Título que la investigadora se encuentra cursando durante el noveno y décimo semestre de la carrera Trabajo Social de la Universidad de Valparaíso.

El presente Marco Teórico Referencial, se genera a partir de la temática “Investigación social cualitativa de las percepciones de trabajadores portuarios sindicalizados acerca de la implicancia que ha tenido la concesión del puerto de Valparaíso sobre sus condiciones de vida” que desarrolla la investigadora.

Ante esto, los temas principales que se abordarán en el presente capítulo son: condiciones de vida y sistemas de concesiones, siendo estos los ejes principales que rigen la totalidad del Proyecto de título que se lleva a cabo.

Dentro del presente capítulo, los conceptos mencionados en el inciso anterior serán abordados cada uno desde su contextualización, definición y descripción, su desarrollo cronológico, abordaje, y la comprensión teórica competente a cada fenómeno.

Además, se mencionarán referencias que existan respecto al fenómeno de las concesiones, manifestando la relevancia que poseen para la investigación, justificando así, por medio del Marco Referencial, la realización del Proyecto de Título que se lleva a cabo.

## 2. RESUMEN DE LA INVESTIGACIÓN

A modo general, la investigación a realizar busca plasmar la implicancia que ha tenido la concesión del puerto de Valparaíso sobre las condiciones de vida de los trabajadores portuarios sindicalizados de la ciudad.

Cabe destacar, que el presente estudio se realizará con trabajadores portuarios sindicalizados, ya que, al insertar la investigación en un determinado recinto sindical, se asegura el estudio de trabajadores de las dos empresas concesionarias del puerto de Valparaíso, siendo estas Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL) y Terminal Pacífico Sur (TPS).

La finalidad de la investigación, es evidenciar los efectos del fenómeno que se estudia, ya sean positivos o negativos, que los mismos trabajadores sindicalizados logran percibir tras las concesiones aplicadas al puerto de Valparaíso, comparando sus condiciones de vida antes y después de la concesión del mencionado puerto marítimo, pudiendo así visualizar de qué manera han sido afectadas las condiciones de vida de los trabajadores portuarios que se investigan.

## 3. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

El problema por investigar radica en la invisibilización constante que han sufrido los trabajadores portuarios de la ciudad de Valparaíso respecto a cómo las problemáticas que han surgido en el desarrollo de sus funciones laborales, tras las diferentes concesiones que se han aplicado en el puerto de la ciudad a partir del año 2000 a la fecha, han influido sobre sus condiciones de vida.

La problemática antes mencionada, ha sido identificada debido a diferentes factores de conocimiento público visualizados en la ciudad de Valparaíso, principalmente desde el año 2015 hasta la fecha.

Entre los hechos aludidos anteriormente, se pueden destacar principalmente la movilización portuaria y, sus diferentes manifestaciones, llevada a cabo durante treinta y cinco días en el año 2018, siendo esta considerada histórica debido a ser la segunda movilización portuaria de más larga duración en la última década.

## 4. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

La realización de la presente investigación encuentra justificación en lograr tener conocimiento acerca de las percepciones que poseen los trabajadores portuarios sindicalizados de la ciudad de Valparaíso acerca de la implicancia que han tenido las diferentes concesiones que han vivenciado en dicho puerto sobre sus condiciones de vida.

Cabe mencionar que, logrando el propósito mencionado en el párrafo precedente, se cumple de manera completa con el objetivo del presente Proyecto de Título, el cual será detallado más adelante en el documento.

## 5. MARCO CONCEPTUAL CONDICIONES DE VIDA

### 5.1. CONCEPTO DE CONDICIÓN DE VIDA

Con la finalidad de lograr desarrollar el fenómeno de las condiciones de vida de manera adecuada, y debido a que no se encuentran estudios ni teorías cercanas a la utilización que se le dará al fenómeno en el presente Proyecto de Título, se hace necesario generar un levantamiento conceptual de fenómeno que permita entender la aplicación que se le otorgará en el presente estudio.

Teniéndose en consideración lo anterior, se puede estipular que las condiciones de vida *“son los modos en que las personas desarrollan su existencia”* (DeConceptos.com, 2019), estos modos de llevar a cabo la existencia de cada persona, se encuentran *“enmarcadas por particularidades individuales, y por el contexto histórico, político, económico y social en el que les toca vivir”* (DeConceptos.com, 2019).

Considerando lo manifestado de manera preliminar, y en palabras de la investigadora, se puede estipular como conceptualización final del fenómeno “condición de vida” la manera en que cada persona desarrolla su día a día de acuerdo a sus condiciones personales, y a las condiciones que el contexto sociopolítico-económico en que se encuentra inmersa les propone. Siendo este el concepto del fenómeno en cuestión que se utilizará durante el desarrollo de la presente investigación.

## 5.2. DEFINICIÓN DE CONDICIÓN DE VIDA

Para destacar los rasgos esenciales del fenómeno de las condiciones de vida de las personas o comunidades, es necesario comenzar mencionando que *“Las condiciones de vida están definidas por las características del contexto dentro del cual se desarrollan las actividades humanas [...], es decir, se trata de la expresión de contexto social”* (Jessup, 1998), teniéndose entonces que el fenómeno que se estudia posee una connotación netamente social, dado que, como aspecto básico considera al individuo y su comunidad, pudiéndose estudiar por separado las condiciones de vida de cada persona, pero también de la sociedad en su conjunto, siendo esta en la que se encuentra inmerso el ser humano.

Teniendo ya la principal definición de la condición de vida como fenómeno central de la presente investigación, va a lugar estipular el hecho de que *“en una misma área geográfica, rural o urbana, existen contrastes en las condiciones de vida”* (Jessup, 1998), por lo que se incorporan aquí, de manera indirecta, los diferentes grupos sociales que existen dentro de una comunidad, los cuales pueden evidenciar su condición de vida, existiendo una uniformidad en ella de acuerdo a como se ve afectada por el contexto social en que se encuentran inmersos.

Ahora bien, es necesario desde ya dejar plasmado el hecho de que, según los autores Urzua y Caqueo-Urizar (2012) los cambios que se realicen en las condiciones de vida de una persona, grupo o sociedad pueden generar cambios en la percepción de todas las dimensiones de la existencia humana, dado que la condición de vida es un proceso dinámico que tiende a mejorar o empeorar con el tiempo, no encontrándose en ningún momento fijo.

Desde un punto de vista crítico, es esencial identificar que *“La cuestión de las condiciones de vida plantea, sobre todo, problemas de conceptualización para definir qué se entiende por vida humana sostenible y digna”* (Picchio, 2009), por lo que el concepto entra en una abstracción constante derivada de la subjetividad en la que se encuentra inmerso por su naturaleza social, pudiendo categorizar una buena o mala condición de vida solo de acuerdo a las percepciones de quienes sean estudiados, no encontrándose un parámetro consensuado para establecer cuándo una persona, grupo o comunidad se encuentra en una buena o una mala condición de vida.

### 5.3. CONTEXTUALIZACIÓN DE CONDICIÓN DE VIDA

Las condiciones de vida como fenómeno social se encuentran en el contexto de la subsistencia humana, entendiéndose este como el contexto social en que el ser humano nace y desarrolla todas sus funciones, o sea el territorio en que se socializa desde su infancia, el que varía con el paso del tiempo.

Desde el punto de vista social, *“Las condiciones de vida de hombres y mujeres reales -es decir, de carne y hueso, relacionados entre sí, situados en un ámbito territorial y un contexto social determinado- han sido y continúan siendo una cuestión embarazosa”* (Picchio, 2009), debido a que el fenómeno de la condición de vida depende de diferentes dimensiones para poder ser analizado y categorizado como óptimo o precario, siendo estas la vida familiar y la situación laboral, de las cuales se desprenden otras dimensiones como la social, económica, espacial, psicológica, entre otras.

*“Para comprender la profundidad del espesor social de las condiciones de vida no podemos detenernos en el umbral de la familia y debemos evidenciar, en la visión del mundo y en el cuadro analítico donde se sitúan las políticas económicas y sociales, la división del trabajo, de los ingresos y de las responsabilidades individuales en el seno del núcleo familiar”* (Picchio, 2009)

Considerándose esto, es importante destacar que los fenómenos de familia y trabajo se relacionan de diferentes maneras, siendo algunas de estas los diferentes roles que se encuentran dentro de la familia, en los que algunos de los integrantes deben generar ingresos económicos, por medio de un trabajo remunerado, para mantener condiciones de vida estables u óptimas que permitan un desarrollo integral de la familia, pudiendo así mantener las demás dimensiones de la condición de vida satisfechas.

He aquí donde se encuentra el mayor factor riesgoso de las condiciones de vida, *“las perspectivas críticas se concentran en aquella parte de la vida que se desarrolla en el ámbito de las relaciones del trabajo asalariado [...] y, en cambio, no estudian el proceso de vida efectivo”* (Picchio, 2009), ya que al analizar la situación laboral de los individuos se vislumbran diferentes problemas, siendo el más evidente el hecho de que *“los perceptores de los beneficios [...], consideran las condiciones de vida de los trabajadores y de sus familias como un coste o un lujo improductivo o, en cualquier caso, como una reducción de la tasa de ganancia”* (Picchio, 2009).

Es por lo anterior, que se genera una situación desfavorable en las condiciones de vida, dado que los empleadores se despreocupan de ellas, al ser consideradas estas como un gasto y no como una ganancia, por lo que la dimensión laboral y los ingresos se ve disminuida, afectando por ende en los individuos la dimensión familiar, económica, social, psicológica, moral, entre otras, precarizándose así las condiciones de vida de los individuos, desarrollándose entonces este fenómeno en un contexto más bien hostil.

#### 5.4. DESCRIPCIÓN DEL FENÓMENO CONDICIÓN DE VIDA

Las condiciones de vida, estudiadas como un fenómeno social, poseen una serie de características concretas que describen cómo es dicho fenómeno en el contexto que se presenta. En los siguientes párrafos, será expresada información que explicita estas características de las condiciones de vida de los seres humanos, con la finalidad de lograr describir el fenómeno de la manera más entera posible, para generar una comprensión adecuada del mismo y competente para la presente investigación.

Para comenzar, es necesario dejar estipulado el hecho de que *“las diversas condiciones de vida en diferentes sociedades se originan en las estructuras propias de cada una de ellas”* (Jessup, 1998), por lo que en cada sociedad existen condiciones de vida diversas, derivadas del modo de vida de cada una de ella y de las características esenciales de las instituciones que forman la base de dichas poblaciones y la socialización de los individuos que en ella nacen y desarrollan sus vidas.

Ahora bien, teniéndose en cuenta lo anterior, es importante destacar que las condiciones de vida se dan en el marco de la subsistencia humana, entendiéndose aquí que esta subsistencia se lleva a cabo con buenas, regulares o malas condiciones de vida, refiriéndonos a esto, tenemos que *“La cuestión de la subsistencia, entendida como un estado de sostenibilidad de las condiciones de vida cotidianas, en sus dimensiones materiales y sociales efectivas, es, sin lugar a dudas, básica para la definición de cualquier sistema social”* (Picchio, 2009), por lo que entonces la subsistencia humana genera la sostenibilidad de las condiciones de vida de los diferentes sistemas sociales, los cuales poseen distintas condiciones de vida.

Ante el conocimiento de esta diferencia en las condiciones de vida en distintos sistemas sociales de acuerdo al contexto en que se encuentran, se puede estipular que *“la necesidad de tener en cuenta las dimensiones económica, política, social y espacial al evaluar aspectos relacionados a las desigualdades sociales, a fin de poder determinar las condiciones de vida humana en un contexto de cambio social permanente”* (Jessup, 1998), por lo que las dimensiones aludidas, son algunas de las esenciales para entender y comprender las diferentes condiciones de vida que vivencian los seres humanos en los contextos sociales que han sido socializados.

Ahora bien, finalizando el presente inciso es necesario mencionar que para poder determinar la situación en que se encuentran las condiciones de vida de los sujetos, de acuerdo a las dimensiones que han sido repasadas en los párrafos preliminares, es necesario entender que, siguiendo a los autores Urzua & Caqueo-Urizar (2012) si bien existen diferentes indicadores como los biológicos, sociales, materiales, conductuales y psicológicos, es necesario analizarlos desde un punto de vista subjetivo para poder entregar una medida al fenómeno de las condiciones de vida, entendiéndose este como la visión que los propios individuos que se estudian tienen de dichas dimensiones, *“Si la calidad de las condiciones de vida se ve directamente como fin y espacio de evaluación, resulta necesario atender a un conjunto de dimensiones físicas, culturales, morales y políticas, y explorar una serie de ambivalencias y dobles perspectivas que dependen de los sujetos que definen la mirada”* (Picchio, 2009).



## 5.5. ABORDAJE DE LA CONDICIÓN DE VIDA

El abordaje del fenómeno de las condiciones de vida debe realizarse necesariamente desde dos factores que la condicionan: la situación económica y la temporalidad.

Para comenzar, las condiciones de vida de las personas se pueden abordar desde la situación económica de las mismas, debido a que *“cuando se vive con escasos recursos económicos, motivados por la falta de trabajo, que a su vez puede provenir de escasa salud o educación, se dice que las personas tienen una precaria condición de vida”* (DeConceptos.com, 2019), estas condiciones de vida precarias pueden ser individuales de acuerdo a la situación económica de cada individuo, o bien generales debido a crisis económicas por las que cursen determinadas poblaciones o grupos sociales.

Las personas que poseen condiciones de vida óptimas, o las poblaciones y/o países desarrollados que las poseen, se caracterizan por tener acceso digno y con altos estándares a vivienda, salud, educación, alimentación, seguridad social y áreas de esparcimiento, mientras que personas o poblaciones que poseen condiciones de vida precaria, especialmente en regiones africanas o latinoamericanas, se ven vedadas del acceso a estas áreas de desarrollo de sus vidas, *“lo que impide a las personas [...] desarrollarse plenamente y dignificar su existencia”* (DeConceptos.com, 2019).

Cabe destacar el hecho de que *“Actualmente se está produciendo [...], un ataque a las condiciones de vida de aquella población que, directa o indirectamente, depende de un salario. Se trata de un ataque global que afecta a la seguridad, al empleo, al salario, a los servicios y a las transferencias públicas, así como también al tiempo, a la organización del trabajo y, en general, al cuadro de derechos”* (Picchio, 2009), encontrándose en la actualidad una crisis severa de las condiciones de vida en la sociedad, vista de modo general, debido a una disminución crítica de los ingresos económicos de cada persona, lo que causa una disminución en la satisfacción de los factores que componen las condiciones de vida, y por ende, una precarización de las condiciones de vida de los individuos y poblaciones.

Es por todo lo anterior que se puede estipular una relación directa entre el fenómeno de condiciones de vida y la situación económica de las personas o poblaciones, dado que una situación económica precaria empobrece las condiciones de vida de los individuos o sociedades, pudiéndose abordar así el fenómeno estudiado de acuerdo a los ingresos económicos que posee la sociedad o persona que se estudie.

Refiriéndose ahora al factor tiempo, este es importante para el abordaje de las condiciones de vida ya que *“Las condiciones de vida de las personas y de las sociedades en su conjunto varían con el tiempo, ya que por ejemplo políticas sociales, dentro de un Estado, pueden mejorar las condiciones de vida de la población”* (DeConceptos.com, 2019).

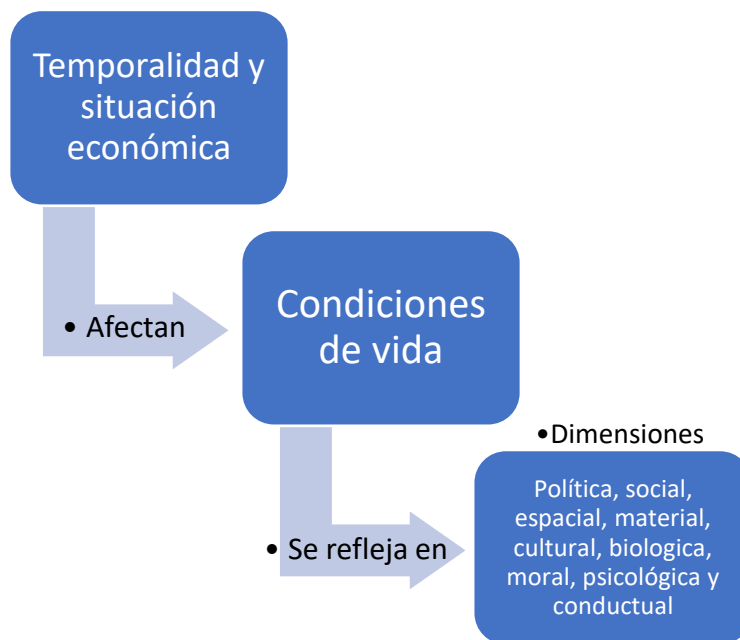
Para analizar el abordaje de las condiciones de vida desde el factor de la temporalidad, es necesario, además de tener la noción entregada en el párrafo anterior, comprender que las políticas sociales que se planteen desde un gobierno no tienen efecto inmediato, sino que más bien se desarrollan y ven sus resultados a través del paso del tiempo, por lo que entonces, si por ejemplo el Estado de un determinado país propone diferentes planes de vivienda, seguridad o empleo, los resultados de la influencia de esta sobre las condiciones de vida de las personas, y de la sociedad en sí, se verán una vez que dichos planes se hayan ejecutado.

Por todo lo anteriormente expuesto en el presente inciso, es que se puede estipular que las condiciones de vida son abordadas a través del tiempo y la situación económica de las personas o poblaciones, siendo estos dos factores que determinan la situación en que se encuentran las condiciones de vida de individuos y sociedades, pudiendo esta ser óptima o precaria según sean desarrollados estos factores.

## 5.6. CRONOLOGÍA DE CONDICIÓN DE VIDA

Debido a que las condiciones de vida, vistas como fenómeno, no pueden estudiarse en el transcurso del tiempo dado que es un concepto fijo, su cronología se aboca a los factores que pueden generar cambios en ella, y a las dimensiones que se ven afectadas una vez que ocurren estos cambios, a través de las cuales se evidencia una mejora o precarización del fenómeno.

Es por esto, que para entender mejor la situación de causa-efecto de las condiciones de vida, se presentará un esquema explicativo de la cronología del fenómeno, para luego dar paso a explicar de manera más concreta su presentación en la existencia humana.



Una vez presentado el esquema anterior que busca explicar la cronología con la que sucede el fenómeno que se investiga, cabe destacar que los factores condicionantes tiempo y economía, ya sea de un individuo o una sociedad, generan cambios en las condiciones de vida de los sujetos aludidos, pudiendo ver este cambio en las diferentes dimensiones que componen una condición de vida integral, por lo que se puede entonces declarar la condición de vida real de quienes se esté observando por medio de un estudio de sus experiencias como individuos o comunidad.

## 6. MARCO TEÓRICO REFERENCIAL CONCESIONES

### 6.1. DEFINICIÓN DE CONCESIÓN

En los años anteriores a la década del setenta, los sistemas de concesiones eran definidos primitivamente como un *“acto propio del soberano, del Príncipe, el cual otorgaba por medio de ella terrenos de la Corona u otros privilegios o gracias en recompensa por servicios prestados a la Autoridad por el súbdito beneficiario”* (Vargas, 1997).

Hoy en día, la definición de concesión ha trascendido de ser un acto basado en la disposición del monarca, a un acto de administración de un bien público, siendo definida entonces *como “el acto administrativo discrecional por medio del cual la autoridad administrativa faculta a un particular para utilizar bienes del Estado, dentro de los límites y condiciones que señale la Ley; y, para establecer y explotar un servicio público, también dentro de los límites y condiciones que señale la Ley”* (Acosta-Romero, 1971).

### 6.2. CONTEXTUALIZACIÓN DE CONCESIONES

Para comenzar, se hace necesario estipular que la concesión surge y existe en la actualidad dentro del derecho administrativo, *“la concesión es una de varias figuras del acto administrativo, y ello es así pues si entendemos por acto administrativo un acto de un poder público sujeto al derecho administrativo”* (Blanco, 1989), se entiende asumiendo a priori que es la gestión que realiza un ente público sobre un bien respecto a su administración.

Los sistemas de concesiones a nivel mundial y en América Latina surgen bajo el contexto de disminución de los recursos estatales para la inversión, por lo que se busca desarrollar *“nuevos mecanismos e iniciativas que apuntan a incentivar, mediante esquemas atractivos, la inversión de recursos privados en el desarrollo de la infraestructura pública, aprovechando su capacidad financiera, de gestión y de innovación”* (Ministerio de Obras Públicas, 2016), logrando así que el país que implemente la concesión de sus bienes públicos mejore las condiciones de sus obras públicas en beneficio de sus habitantes, pero a la vez, del estado mismo y la organización concesionaria.

Es importante destacar, con la finalidad de comprender mejor el contexto bajo el que se da inicio a las concesiones, que lo mencionado en el inciso anterior

comienza a hacerse notorio durante los años noventa en toda América Latina, teniendo en común todos los países de la región una escasez en infraestructura vial, generando en consecuencia de lo anterior programas de mejoramiento vial que incluyeran capitales privados mediante contratos de concesión del Estado con instituciones privadas nacionales o extranjeras.

*“En general, se habla de mejorar las condiciones de financiamiento de la actividad vial, asumiéndose que el financiamiento que proviene del sector público para estos aspectos es insuficiente. De esta forma, se pretende ahorrar recursos para invertirlos en otras áreas de infraestructura o en otras necesidades sociales [...]. En todos los casos, las concesiones se articulan a través de contratos con empresas privadas” (Lizana, 2002)*

Específicamente en Chile, durante los años noventa era visible la carencia en las infraestructuras públicas debido a la carencia de recursos económicos y humanos del Estado, por lo que se hace necesaria una inversión en las diferentes infraestructuras chilenas, para esto *“el gobierno inicio un programa ambicioso de concesiones mediante un sistema de contratos de construcción, operación y transferencia. Con arreglo a esos contratos, una empresa privada construye y financia el proyecto de infraestructura y luego cobra por el uso del servicio durante un periodo prolongado (por lo general, entre 10 y 30 años). Cuando finaliza la concesión, la infraestructura se transfiere al Estado”* (Eduardo Engel, 2000).

Por lo anteriormente expuesto, se asume que los sistemas de concesiones surgen bajo el contexto de la necesidad de potenciar y mejorar un país que presenta una carencia económica para hacerlo, beneficiando así tanto al gobierno de dicho país como al ente privado que concede el bien, proveyendo a ambos de diferentes recursos que se encuentran escasos.

Se hace necesario mencionar, que por medio de la operación y gestión que realiza la empresa privada que concede el bien público, esta recupera las inversiones realizadas, e incluso genera ganancias al trabajar el bien público durante la cantidad de años que dure el contrato de concesión.

Finalmente, como se explica en el artículo “Concesión administrativa e iniciativa privada” del autor Diego Zegarra (1999), en la actualidad la concesión implica entregar el aprovechamiento de un bien público de manera temporal a un ente privado, siempre por medio de una relación jurídica, siendo este el contexto actual bajo el que se realizan concesiones de bienes públicos.

### 6.3. DESCRIPCIÓN DEL FENÓMENO CONCESIÓN

Para comenzar a describir el fenómeno de las concesiones, se hace necesario establecer que este es, a nivel mundial, la manera más antigua de participación que posee el sector privado sobre la gestión de bienes o servicios públicos.

De acuerdo al autor Diego Zegarra (1999) en su artículo “Concesión administrativa e iniciativa privada”, las concesiones poseen una serie de características generales aplicables en todo el mundo, las cuales rigen el sistema de concesiones en todos los países que son aplicados, estas características serán descritas a continuación:

- En primer lugar, cabe destacar que la concesión nace de un acto administrativo, esto quiere decir que la administración del bien o servicio público manifiesta su voluntad de transferir a particulares la satisfacción de una necesidad colectiva determinada.
- Si bien la concesión tiene un interés evidentemente público al buscar el predominio de un interés común, posee un carácter económico inocultable, dado que el concesionario privado obtiene ganancias a partir del bien que concesiona.
- La concesión como acto administrativo amplía la esfera de acción de los particulares, sin embargo, nunca deja de encontrarse la presencia de la unidad administrativa original, ya que esta no renuncia a sus competencias inherentes sobre el bien.
- El sentido esencial de las concesiones es que en ellas siempre prevalece el interés colectivo, siendo su principal finalidad la utilidad social.
- Durante todo el desarrollo de la concesión, el particular no posee completa libertad de acción sobre el bien concesionado, ya que la administración conserva sus derechos y potestades, por lo que el ente privado se encuentra subordinado a esta reglamentación.
- Toda concesión tiene carácter de temporalidad, dado que su término se encuentra acordado desde un inicio en el contrato de concesión.
- La concesión es precaria, ya que el derecho de la concesión puede ser perdido en cualquier momento por decisión unilateral de la unidad administrativa.

- El concesionario tiene prohibida la transferencia o transmisión de los derechos que se le han otorgado sobre el bien público mediante la concesión.

En cuanto a la región de América Latina, si bien rigen las mismas características generales mencionadas anteriormente, en esta se asume de ante mano que el ente administrador del bien público a concesionar es el Estado o Gobierno de turno del país en cuestión.

Los sistemas de concesiones de obras públicas han adquirido gran relevancia para el desarrollo de latino América, debido a que ha permitido a los países latinos hacer frente a los grandes déficits de infraestructura que presentaban utilizando un mínimo de recursos públicos, y, por ende, anulando el riesgo fiscal de cada país y de la región en general.

En esta región del mundo, *“Las concesiones son adjudicadas mediante procesos de licitación pública que tratan de garantizar la libre competencia de los participantes”* (Lizana, 2002), concediendo así la licitación de la concesión al ente privado que presente la mejor oferta. Una vez tomada esta decisión, se genera un contrato de concesión entre el Estado concedente y el concesionario.

Uno de los factores más importantes a tener en cuenta al concesionar un bien en alguno de los países que componen América Latina, es que los egresos que se produzcan al concesionar el bien sean igualados por los ingresos que genere el trabajar, *“En otras palabras, debe poder recuperarse la inversión y demás gastos incurridos durante todo el periodo de concesión”* (CEPAL, 2003).

Ante lo descrito en el párrafo anterior, cabe destacar que la situación de cada proyecto debe analizarse detenidamente caso a caso, debido a que la situación puede variar mucho entre países, aunque bien es sabido que en la región *“hay un amplio campo para la expansión de las concesiones”* (CEPAL, 2003), presentándose en la mayoría de los países latinoamericanos muchas opciones para realizar concesiones, debido a la poca solvencia económica que poseen estos países para ejecutar proyectos de utilidad pública de manera estatal.



En lo relativo a Chile, el sistema de concesiones comenzó a desarrollarse de manera gradual, siendo esto una *“forma de ir aprendiendo en la marcha y evitar pagar altos costos por eventuales errores”* (Ministerio de Obras Públicas, 2016).

*“Contrariamente a lo que ocurre en muchos países, en que los contratos se negocian en forma bilateral, en Chile las concesiones deben otorgarse mediante licitaciones competitivas abiertas a cualquier empresa, nacional o extranjera”* (Eduardo Engel, 2000), o bien, personas naturales que presenten proyectos en los llamados a licitación. De acuerdo a la ley de concesiones vigente, el concesionario debe presentar el proyecto en el plazo acordado al abrir la licitación, manteniendo un nivel calidad consecuente y pertinente.

El organismo encargado del planeamiento, estudio, proyección, construcción, ampliación, reparación, conservación y explotación de las obras públicas fiscales chilenas es el Ministerio de Obras Públicas (MOP), por lo que al mismo tiempo es el encargado de evaluar los proyectos relativos a sistemas de concesiones chilenos. *“El MOP evalúa el proyecto utilizando un procedimiento rápido y sencillo y el proponente recibe una bonificación en la licitación si su idea es aprobada”* (Eduardo Engel, 2000), pudiendo así comenzar las obras sobre el bien público que ha sido concesionado.

La ciudad de Valparaíso, al ser conocida como puerto principal de Chile, posee principalmente concesiones marítimas, encontrándose concesionado todo el borde costero de la ciudad por diferentes empresas, y disponiendo el mismo a dos grandes finalidades: el turismo y la faena portuaria.

Sin embargo, existen otras obras públicas concesionadas en la ciudad, como lo son las Plantas de Operación Técnica de la región, el servicio de Transporte Metropolitano de Valparaíso que une diferentes comunas de la región y comprende servicios de bus, ascensores, trolebuses y metro, y el sistema de aguas de la región.

Además, en los años anteriores al presente, los estacionamientos de la ciudad se encontraban concesionados por diferentes empresas privadas, lo que ha sufrido variación durante el primer semestre del año en curso, debido a que se ha dado término a la concesión de variados estacionamientos de Valparaíso otorgando la administración de estos al Cuerpo de Bomberos.



#### 6.4. ABORDAJE DE LA CONCESIÓN

El abordaje de la concesión de bienes o servicios públicos en el mundo, es realizado mirando el fenómeno en cuestión desde tres puntos de vista, todos vigentes en la actualidad: la concesión como contrato, la concesión como acto unilateral, y la concesión como acto mixto.

De acuerdo a Jorge Calafell (1996) en su artículo “Teoría de la Concesión”, al hablar de la concesión como contrato, se hace directa referencia al contrato que se genera entre el concesionario y el Estado, donde se obligan recíprocamente al cumplimiento de este a través de las cláusulas que lo componen, siendo por ende la concesión un contrato, con todos los requisitos legales que este posee.

Siguiendo al mismo autor mencionado en el párrafo anterior, la concesión como acto unilateral supondría que la concesión se somete a la potestad exclusiva del poder público, no permitiendo que la voluntad del ente privado intervenga en la concesión.

Finalmente, bajo la misma línea de pensamiento, se obtiene que la concesión como acto mixto es la opción más aceptada en la sociedad actual, ya que en esta se funden las necesidades tanto del Estado como de la empresa privada, pudiendo generar un acuerdo que beneficie a ambos entes.

Ahora bien, para entregar la concesión de un determinado bien o servicio público a través de cualquiera de las tres formas de ver el fenómeno mencionadas anteriormente, existe un procedimiento general a nivel mundial, que comienza una vez que el ente administrador genera una llamado a licitación para el bien a concesionar, una vez hecho esto, el procedimiento de concesión *“se inicia con la solicitud del particular, en el cual deben de llenar los requisitos que exigen las diversas disposiciones legales”* (Calafell, 1996).

Existe la posibilidad de que diferentes personas jurídicas que tienen interés en concesionar el bien se opongan a su otorgamiento, *“en este procedimiento de oposición hay escritos de las partes que fijan la controversia, ofrecimiento y desahogo de pruebas, alegatos y resoluciones que dicta la propia autoridad administrativa, si esta declara procedente la oposición no se otorga la concesión, si se rechaza, se continúa el procedimiento para el efecto de que si se cumple los demás requisitos y si lo estima conveniente la autoridad, se otorgue la concesión”* (Calafell, 1996), todo esto una vez que el proyecto de concesión atravesó por un completo procedimiento de evaluación adecuado a

la ley vigente y a las necesidades que se buscan satisfacer, determinando si se cumple con todos los requisitos fijados preliminarmente. Una vez tomada la decisión de entregar la concesión a un determinado ente privado, esta se publica en el Diario Oficial del país pertinente.

Finalmente, cabe destacar que, a nivel general, la concesión puede terminar por diversos motivos, como lo son: término del plazo estipulado en el contrato, agotamiento de los recursos naturales destinados a la explotación, incumplimiento de las obligaciones de una de las partes, revocación del contrato de concesión por parte del ente administrador, quiebra del concesionario, renuncia del concesionario, o incumplimiento de la ley.

En lo relacionado a América Latina, la preocupación por la institucionalidad y regulación de las concesiones ha sido dispar, encontrándose países que han realizado más esfuerzos al respecto que otros. Sin embargo, de acuerdo a la CEPAL (2003) en su boletín “Las concesiones viales en América Latina: Logros y Desafíos”, una condición esencial para realizar concesiones es que cada país sea dueño de una política de concesionar, fundada en que las ventajas que ello tendría para el país sean mayores que los inconvenientes, política con que cuenta cada país latinoamericano que ha implementado los sistemas de concesiones públicas.

Cabe mencionar que, sin perjuicio de lo que se desarrollará en los siguientes párrafos, en latino América aplican las mismas normas generales de inicio y termino de los sistemas de concesiones que se plasmaron en una primera parte del presente apartado.

En esta región del mundo, *“el marco jurídico es calificado como flexible - permite concesionar cualquier obra pública- y transparente, en lo que se refiere específicamente al proceso de adjudicación”* (Lizana, 2002).

Ahora bien, en Latinoamérica *“Las concesiones son adjudicadas mediante procesos de licitación pública que tratan de garantizar la libre competencia entre los participantes. Normalmente el proceso comienza con el estudio del proyecto por la entidad licitante, pudiendo existir o no una etapa de precalificación de empresas concesionarias. La licitación de la concesión es adjudicada al que presente la mejor oferta, existiendo múltiples criterios de adjudicación [...] El consorcio que se adjudique la licitación deberá constituir normalmente una sociedad anónima especial encargada del contrato de concesión”* (Lizana, 2002).

De acuerdo a la autora María Rufián (2002) en su artículo “Políticas de Concesión Vial”, el contrato de concesión posee naturaleza pública y en él se establecen los derechos y deberes entre el ente concesionario y el Estado concedente, entre ellos, la facultad de supervisión y control que posee el Estado sobre el bien concesionado. *“Una vez adjudicado el contrato comienza la fase de construcción con la aprobación de los diseños definitivos si acaso corresponde. [...] Finalmente, se da curso a la etapa de operación o explotación, en la que los concesionarios asumen la administración”* (Lizana, 2002).

En Chile, se replica la situación mencionada anteriormente como factor caracterizador de América Latina, *“La ley es bastante flexible y deja un amplio margen para adaptar el contrato de concesión a las necesidades de cada proyecto”* (Eduardo Engel, 2000), siendo la simplicidad y la flexibilidad dos requisitos fundamentales con los que debe cumplir el contrato de concesión.

El país en cuestión posee un procedimiento específico para la adjudicación de concesiones, ya que según Dolores Rufián en su artículo “Políticas de Concesión Vial”, la concesión en Chile solo puede otorgarse mediante un proceso de licitación pública que asegure igualdad entre los participantes, ya sea nacionales o extranjeros y, que el Estado chileno obtenga las condiciones más ventajosas para el interés público.

El proceso del sistema de concesiones en Chile se inicia con el llamado a licitación pública por parte del Estado, en el que se establecen las bases necesarias para presentar un proyecto que opte a obtener la concesión. *“La licitación se caracteriza en Chile por su rigor y sentido formalista, [...] La licitación se prepara en torno a un documento denominado ‘Bases de Licitación’, que contiene las normas de tipo administrativo, técnico, económico y financiero por las que se regirá el contrato de concesión”* (Lizana, 2002).

A este proceso le sigue uno llamado precalificatorio, *“El proceso precalificatorio permite que las empresas estudien el proyecto antes de la licitación y discutan las condiciones con la empresa encargada”* (Lizana, 2002), una vez finalizada esta etapa precalificatoria, *“los licitantes presentan las ofertas que son el conjunto de documentos en que se establecen ciertas condiciones técnicas y económicas necesarias para adjudicarse la concesión, teniendo en cuenta lo solicitado por las bases de licitación”* (Lizana, 2002).

Una vez entregadas y recepcionadas las ofertas, estas son evaluadas por la comisión pertinente perteneciente al Ministerio de Obras Públicas, y aquellas que cumplieren con todos los requerimientos básicos pasan a otra etapa en la que se comienzan a plantear las ofertas económicas. *“Finalmente, la licitación es adjudicada a la empresa o consorcio que presente la oferta económica más conveniente”* (Lizana, 2002).

## 6.5. CRONOLOGÍA DE CONCESIONES

Los orígenes de la concesión en el mundo son remotos, *“se hablaba antiguamente de privilegios que otorgaban los soberanos para premiar a sus servidores, por servicios recibidos; generalmente consistían en otorgarles ciertas partes del territorio”* (Acosta-Romero, 1971), es así como se pueden encontrar, desde tiempo antiguos, concesiones de diferentes tipos, como territoriales, comerciales, entre otras, en diferentes países del mundo, como lo son España, Inglaterra y Holanda.

En América Latina, desde el año 1989 *“comenzó un intenso proceso de licitación de concesiones”* (CEPAL, 2003), siendo este año el punto inicial del sistema de concesiones en la región.

Sin embargo, a partir del año 2000, se comienza a vislumbrar una evidente disminución de las concesiones entregadas a organismos privados, principalmente por el hecho de que los bienes públicos más atractivos ya se encontraban concesionados. Ahora bien, desde la fecha a la actualidad se busca fomentar el sistema de concesiones en América Latina, debido a que se visualiza un gran potencial en la región para mejorar las condiciones económicas de la misma a través de la concesión de bienes públicos de cada país.

En Chile, durante el mandato del presidente Patricio Aylwin (1990-1994), se promulgaron *“dos leyes que sentaban las bases para el funcionamiento del sistema de concesiones chileno”* (Ministerio de Obras Públicas, 2016), provocando como efecto de estas la primera concesión de una obra pública en Chile en el año 1995.

Para fines del año 1998, en Chile “*se habían otorgado 21 concesiones bajo contratos de construcción, operación y transferencia (BOT, por sus siglas en inglés), principalmente en carreteras y aeropuertos*” (Eduardo Engel, 2000), esperando en un tiempo próximo realizar lo mismo con diferentes puertos del país.

En Valparaíso, el año 2000 “*comienza a regir la concesión del Terminal Pacífico Sur (TPS) S.A. en el primer frente de atraque del puerto, compuesto por los sitios 1, 2, 3, 4 y 5*” (Empresa Portuaria Valparaíso, 2006) tras el término de la remodelación de los sitios 1, 2 y 3, configurándose así el terminal 1 de atraque del puerto de Valparaíso, compuesto por los sitios mencionados anteriormente.

El plazo de duración de la concesión antes mencionada sería acordado en 20 años, con un plazo de extensión a 30 años, es decir, TPS operaría los terminales que le fueron adjudicados hasta el año 2020.

Los sitios 6, 7 y 8 se mantuvieron bajo la posesión de la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV), siendo estos bienes públicos que podían ser operados por las diversas empresas portuarias de la región (al igual que los puertos de atraque 1, 2, 3, 4 y 5 antes de ser concesionados por TPS).

En diciembre del año 2013, los sitios 6, 7 y 8 fueron concesionados por la empresa Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL), estableciendo como plazo de la concesión 20 años, con posibilidad de ampliación a 30 años, configurándose así el terminal 2 del puerto de Valparaíso. Con esta situación, la totalidad del recinto portuario se encuentra bajo concesión privada.

El año 2017, la EPV “*confirmó la extensión en 10 años de la concesión del terminal 1 del Puerto de Valparaíso a su concesionario Terminal Pacífico Sur S.A.*” (Puerto Valparaíso, 2017), extendiéndose así el plazo de concesión hasta el año 2030.

Durante el año 2019, TCVAL “*comunicó oficialmente a la EPV su decisión de no continuar con el Contrato de Concesión para construir, mantener y operar el terminal 2 de Puerto Valparaíso. Como consecuencia de lo anterior, la vigencia de la concesión expirará el 2021*” (Portal Portuario, 2019), lo anterior debido a que la empresa aseguró que la adjudicación de la concesión del terminal 2 “*se tradujo en pérdidas para la compañía por USD 25.4 millones al cerrar el 2018*” (Portal Portuario, 2019).



A continuación, se presenta un registro fotográfico que evidencia y esclarece la disposición territorial que posee el puerto de Valparaíso desde la concesión del mismo, ubicándose a mano izquierda el puerto de atraque número 1, correspondiente a Terminal Pacífico Sur (TPS), el cual utiliza como colores representativo el blanco y el azul, y a mano derecha el puerto de atraque número 2, el que es operado por Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL), y se ve representado por los colores blanco, verde y naranja.



*Imagen panorámica puerto de Valparaíso*

*Fuente: Wikimedia Commons.*

*Edición: Paula Núñez Ortiz.*

## 6.6. MARCO TEÓRICO CONCESIONES

Para generar un marco teórico adecuado y pertinente al Proyecto de Título que se presenta, que permita entender de manera concreta la problemática del mismo, se desarrollara a continuación la Teoría del Acto Mixto generada por la confluencia de la doctrina existente, la que aborda y explica de manera clara el fenómeno de las concesiones.

### 6.6.1. TEORÍA DEL ACTO MIXTO

En la materia que concierne a las concesiones, se reconocían en un comienzo dos teorías que la guiaban, encontrándose diferentes autores a favor de cada una de ellas. Por un lado, se encontraba la **“Teoría de la doble personalidad del Estado”**, en la cual *“Se niega que en la concesión pueda existir algún elemento legal o reglamentario del Derecho Público, ya que su naturaleza eminentemente contractual y privada lo impediría”* (Zegarra, 1999). Por otro lado, existía la **“Teoría Unilateralista de la Concesión”** que surge como respuesta a la teoría contractual antes nombrada, planteando que *“la concesión carece de un carácter netamente contractual, [...] lo que significa que la concesión supone la subordinación del interés individual al interés general, encontrándonos por entere ante una figura regida enteramente por el Derecho Público”* (Zegarra, 1999).

No obstante, aun existiendo las dos teorías antes mencionada, se encontraban autores en desacuerdo con ambas líneas de pensamiento, lo que generó amplias críticas a la teorías explicativas de la concesión, siendo los principales argumentos de esta críticas que, al no ser mencionada la situación de los terceros beneficiarios de los sistemas de concesiones, las teorías se desfiguraban, y que en las relaciones entre Estado concedente y empresa concesionaria los contratos no pueden ser considerados contractuales, motivos por los que la doctrina abandonó las teorías existentes, elaborando en Francia una concepción teórica más moderna que explicara la naturaleza de las concesiones, la cual es nombrada **“Teoría del Acto Mixto”**, teoría que más tarde se expandiría alrededor del mundo.

*“La Teoría del Acto Mixto o de Doble Configuración del Jurídica trata de hacer una síntesis de los principios en que se sustentan las anteriores” (Zegarra, 1999), basándose en que “Si la concesión no es pura y simplemente un contrato, ello no significa que no pueda serlo de algún punto de vista” (Blanco, 1989), es decir, como su denominación expresa, la teoría es una mezcla de las dos teorías existentes preliminarmente, formando un cuerpo completo que abarca todos los puntos que las otras teorías dejaban sin abarcar, además de aquellos puntos básicos que si se consideraban validos en las mismas.*

La Teoría en cuestión, al generar esta mixtura entre las teorías que le preceden, concibe dos facetas dentro del acto concesional:

*“a. Una faz que consiste en un acto de poder público que básicamente se refiere al aspecto legal o reglamentario de la concesión en cuya virtud el Estado pasa a desprenderse de una determinada actividad para entregarla al sector privado, pero conservando los poderes de vigilancia y control en atención al interés público y;*

*b. Una faz contractual que se refiere a los deberes que recíprocamente se fijan condeciente y concesionario, pudiéndose hablar en esta faceta del contrato de concesión administrativa” (Zegarra, 1999).*

Teniendo en cuenta las dos facetas que la comprenden, cabe mencionar que la doctrina logró que los autores llegaran a un acuerdo acerca del cómo entender y abordar los sistemas de concesiones entre Estado concedente y empresa privada concesionaria del bien público, rescatando partes sustanciales de las dos teorías para desarrollar la Teoría del Acto Mixto.

Además, la teoría que se expone *“rompe con el esquema unitario de acercamiento a la naturaleza administrativa que se había planteado en la doctrina, ya que integra el aspecto legal o reglamentario al que debe sujetarse la organización del servicio con el aspecto contractual administrativo, el mismo que abarca todo el contenido económico-financiero de la concesión administrativa, así como los derechos y obligaciones del concesionario y del Estado como concedente” (Zegarra, 1999), estableciendo así un paradigma integral que consensuase los lineamientos de los diferentes autores seguidores de las teorías anteriores a la del acto mixto, e integrando a los autores que las criticaban y no encontraban lugar en ninguna de las dos.*



A manera de conclusión, se puede estipular, según uno de los autores doctrinales que abordan la teoría, que *“La concesión es, en efecto, para la naciente nueva doctrina francesa y predominante hoy en día un acto mixto, una mixtura: mitad reglamentario, mitad contractual”* (Blanco, 1989).

Finalmente, cabe estipular que la teoría del acto mixto fue la seleccionada para sustentar la investigación que se realiza, ya que además del hecho de que las teorías preliminares en materia de concesión se encuentran obsoletas, esta teoría abarca el fenómeno no solo desde el Estado, sino que, desde la empresa privada que concede, ente al que pertenecen los trabajadores que se investigarán, siendo entonces pertinente esta teoría para la investigación.

## 6.7. MARCO REFERENCIAL CONCESIONES

Para entregar sentido al estudio en curso, se encuentra necesario plasmar diferentes investigaciones relacionadas con la temática del presente documento, que cumplan con el fin de contextualizar y justificar la problemática que se investiga, dichas referencias serán identificadas y manifestadas en los siguientes párrafos.

En primer lugar, se considera que la tesis presentada a la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile por los autores Cesar Barrales Betancourt y Christian Vargas Gallegos para optar al grado de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales, denominada “SISTEMA DE CONCESIONES DE OBRAS PÚBLICAS, SOLUCIÓN DE CONFLICTOS E INTRODUCCIÓN DE LOS DISPUTE BOARDS O PANELES DE EXPERTOS”, aporta a la investigación al tenerse en cuenta las principales conclusiones de la misma, las cuales apuntan al hecho de que si bien, en un comienzo la concesión de obras públicas en Chile se llevó a cabo por la deficiente infraestructura del país y la necesidad de mejorarla, hoy en día el sistema de concesiones se utiliza por dos motivos: el beneficio social que este trae consigo y la reducción de costos que significa para el Estado.

Es aquí donde la referencia mencionada en el párrafo anterior cobra sentido para el Proyecto de Título que se desarrolla, dado que el considerar que el beneficio social es uno de los principales aportes de las concesiones de obras públicas para el país, incursiona directamente en la finalidad del presente escrito, dado que se busca determinar de qué manera ha influido la concesión del puerto de Valparaíso (un bien público) sobre las vidas cotidianas de los trabajadores portuarios sindicalizados que en él cumplen funciones laborales, vale decir, si han existido realmente estos beneficios sociales en sus vidas cotidianas.

En segundo lugar, sirve de referencia para contextualizar la investigación a realizar, la tesis para optar al Título Profesional de Abogado de la Universidad de Lima del autor José Hidalgo del Álamo, denominada “CONCESIONES PORTUARIAS: DE LA INEFICIENCIA ESTATAL RESPECTO A LOS PUERTOS DEL PERÚ – ENAPU PERÚ; HACIA LA PRIVATIZACIÓN EFICIENTE – LA SITUACIÓN ACTUAL PORTUARIA”, en la cual las principales conclusiones aluden a que los puertos son considerados un servicio público de gran importancia para la economía de un país, siendo uno

de los argumentos más mencionados al momento de concesionar un puerto el hecho de que el mejoramiento del mismo potenciaría el comercio exterior, y por ende también al país, sin embargo, se olvida el hecho de que el ente privado que concesiona posee sus propios intereses, los que no necesariamente tienen relación con el mejoramiento del país y su comercio, por tanto, se hace necesario que el Estado se haga más responsable y se preocupe más de su ganancia al realizarse la concesión.

Ante esto, la referencia estipulada en el párrafo anterior, aporta a la investigación el cuestionar si la concesión del puerto de Valparaíso realmente significa un aporte para la mejora del país o sólo ha significado el generar ganancias para las empresas privadas que poseen la concesión del mismo, como se plantea en la conclusión mencionada anteriormente, lo cual se evidenciará claramente a través de los testimonios que entreguen los trabajadores portuarios sindicalizados que sean entrevistados, pudiéndose estipular así si la concesión del puerto en cuestión realmente es un beneficio para el país, beneficiándolos a ellos como ciudadanos chilenos, o si en realidad se cumple el resultado planteado en la tesis a la que se hace referencia.

Finalmente, se presenta como sustento de la investigación a realizar, la tesis para optar al Título de Ingeniero Naval de la Universidad Austral de Chile presentada por el autor Pablo Pérez Muñoz, la cual es denominada “ANÁLISIS DEL PUERTO DE VALPARAÍSO ANTES Y DESPUÉS DEL CAMBIO DE ADMINISTRACIÓN”, en la que una de las conclusiones finales se refiere a que, con el cambio de administración de los frentes de atraque del puerto de Valparaíso a través del sistema de concesiones, este bien público dejó de ser un bien de todos, para el uso de todos, y comenzó a ser un bien manejado por pocos, para su propio beneficio.

De esta forma, se considera que la conclusión planteada anteriormente aporta al Proyecto de Título que se desarrolla, al formular como premisa el hecho de que son las propias empresas privadas concesionarias del puerto de Valparaíso las que se benefician a través de la concesión, quedando estas al debe con la sociedad civil al quitarles parte importante de los beneficios que se obtienen de las operaciones portuarias de la ciudad, lo que presenta directa relación con la situación que vivencian los trabajadores portuarios de la ciudad y el desarrollo de sus vidas cotidianas tras las concesiones del bien público en cuestión.

## 7. RELACIÓN CONDICIÓN DE VIDA - CONCESIÓN

La relación que se pretende establecer entre los dos fenómenos que se estudian, hace referencia a la influencia que puede poseer la concesión del puerto de Valparaíso sobre las condiciones de vida de los individuos, en este caso, los trabajadores portuarios sindicalizados del mencionado puerto.

Lo anterior, se entiende debido a que las condiciones de vida de las personas se ven influidas por la situación económica y la temporalidad, ocasionando cambios notorios en las dimensiones políticas, sociales, espaciales, culturales, materiales, biológicas, morales, psicológicas y conductuales de los individuos.

Cabe entonces comentar qué se entiende por dimensión política las decisiones de cada persona frente a un tema, por dimensión social los espacios de esparcimiento a los que acceden las personas, dimensión espacial hace referencia al espacio en que se desenvuelven los individuos, siendo la dimensión cultural el sistema de valores y creencias de una determinada sociedad, la dimensión material dice relación con los recursos de cada persona, la biológica se refiere a la condición en que se encuentra el organismo de un ser humano, la conductual a todo comportamiento de un individuo determinado, la dimensión moral dice relación con los valores propios de cada ser humano, y la psicológica con la mente, y los sentimientos y emociones que desarrolla cada persona.

Es importante destacar que las dimensiones estipuladas en el párrafo anterior han sido determinadas por quien desarrolla la presente investigación como aquellas pertenecientes a las condiciones de vida, justificado en la revisión bibliográfica llevada a cabo y el manejo que se le ha dado a la misma durante el desarrollo del presente documento, y serán utilizadas con la finalidad de estudiar de manera íntegra las diferentes implicancias de la concesión del puerto en cuestión sobre el fenómeno social que se estudia.

Entonces, se puede estipular que la concesión del puerto de Valparaíso, como factor externo de la condición de vida de los trabajadores portuarios, pudo generar cambios en la situación económica de los mismos, los que se pudieron hacer evidentes con el tiempo, a través de posibles alteraciones en las dimensiones mencionadas, permitiendo así identificar una mejora o una precarización de las condiciones de vida de los trabajadores portuarios sindicalizados de Valparaíso a causa de la concesión del puerto de la ciudad en que desarrollan sus funciones laborales.

## 8. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

Una vez concluida la enmarcación teórica referencial de la temática de investigación, se puede estipular que el problema de investigación es:

“¿Cuáles son las percepciones acerca de la implicancia que ha tenido la concesión del puerto de Valparaíso sobre las condiciones de vida de los trabajadores portuarios pertenecientes al *“sindicato profesional de empleados de bahía”* que han brindado o brindan servicios laborales en las empresas Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL) o Terminal Pacífico Sur (TPS)?”.

Teniendo en consideración la formulación de la problemática explicitada en el párrafo anterior, es que se presentará en el capítulo siguiente el Diseño Metodológico con el que se realizará el estudio en cuestión.

## **CAPÍTULO III: DISEÑO METODOLÓGICO**

## 1. PRESENTACIÓN

En el capítulo que se presenta a continuación, el lector podrá encontrar información referente al Diseño Metodológico del Proyecto de Título que realiza la investigadora, cuya temática compete a las implicancias de la concesión del puerto de Valparaíso sobre las condiciones de vida de los trabajadores portuarios sindicalizados que trabajan o han trabajado para las empresas Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL) o Terminal Pacífico Sur (TPS).

Dicho diseño, se realizará con metodología cualitativa, adquiriendo información por medio de entrevistas semi estructuradas que se aplicaran a una determinada muestra, seleccionada a través de criterios de inclusión y exclusión que permitan adquirir la información suficiente para realizar un análisis integral y completo de la misma.

Además, se extraerá información por medio de la realización de un grupo de discusión, y la aplicación de una pauta de observación, instrumentos que servirán al mismo tiempo como método de validación de la información que se obtenga luego de la aplicación de las entrevistas semi estructuradas.

Lo descrito anteriormente, será plasmado y explicado detalladamente en el capítulo que se presenta, junto a material acerca de la problemática que se investiga y la fundamentación de dicha investigación, lo que se logrará identificando los objetivos generales y específicos que persigue el presente estudio, además del plan de análisis de la información que se utilizará para obtener resultados completos y pertinentes de los datos recabados por medio de los instrumentos de recolección de información que se utilizarán.

## 2. FUNDAMENTACIÓN METODOLÓGICA

La metodología con la que se realizará la presente investigación es la metodología de enfoque cualitativo, la que *“se enfoca a comprender y profundizar los fenómenos, explorándolos desde la perspectiva de los participantes en un ambiente natural y en relación con el contexto”* (Hernández, Fernández, & Baptista, 2010).

Por tanto, al ser el principal objetivo del presente estudio analizar la implicancia de la concesión del puerto de Valparaíso sobre las condiciones de vida de trabajadores portuarios sindicalizados, la metodología de la investigación social cualitativa es la más acorde para lograr llevar a cabo un estudio completo acerca de la situación estipulada, investigando así a los sujetos en un ambiente relacionado al contexto en que se desarrolla el fenómeno.

Lo anterior, se justifica ya que el enfoque cualitativo tiene como objetivo la expansión de los datos, estableciendo como puente entre la investigadora y los participantes la reflexión, fundamentándose así el estudio en sí mismo y no en estudios previos, sirviendo estos solo de referencia para validar la importancia de la realización de la investigación.

Entonces, se desprende de lo anterior que el estudio a realizar no busca justificar una teoría ya existente, sino que generar una línea de pensamiento propia respecto al fenómeno que se estudia, entendiéndose así, que la presente investigación se realiza con metodología cualitativa con la finalidad de generar una teoría que explique el fenómeno de las condiciones de vida y cómo se ven afectadas por la concesión del bien público en cuestión.



### 3. TIPO DE ESTUDIO

Para la realización de la presente investigación se ocupará un estudio de tipo no experimental, *“estudio que se realiza sin la manipulación deliberada de variables y en los que solo se observan los fenómenos en su ambiente natural para después analizarlos”* (Hernández, Fernández, & Baptista, 2010), significando esto que los datos a analizar para comprender el fenómeno que se estudia surgirán de manera espontánea en un contexto natural, siendo este el *“sindicato profesional de empleados de bahía”*.

Ahora bien, dentro de este tipo de estudio, específicamente se trabajará con la investigación transversal, la cual según los autores Hernández, Fernández & Baptista (2010), recolecta datos en un único momento, es decir, un tiempo único, siendo su propósito describir fenómenos y analizar su relación, teniéndose así que los datos recolectados a través de los medios que se utilicen en un momento único serán descritos y relacionados de acuerdo a los fines de la investigación.

Teniéndose en cuenta que existen variados enfoques de investigación transversal, es importante mencionar que el presente estudio se realizará bajo el enfoque del diseño descriptivo, los que *“indagan la incidencia de las modalidades, categorías o niveles de una o más variables en una población, son estudios puramente descriptivos”* (Hernández, Fernández, & Baptista, 2010), entendiéndose con esto que se identificaran las características del fenómeno puramente describiendo el mismo, indagado de qué manera ha afectado el fenómeno a la población de estudio.

Todo lo anterior se justifica dado que el presente estudio pretende analizar la implicancia que ha tenido la concesión del puerto de la Valparaíso sobre las condiciones de vida de los trabajadores portuarios sindicalizados, buscando entonces describir el fenómeno de la manera más limpia y clara posible, es decir, el fenómeno en sí, sin interferencias externas que lo puedan sesgar o limitar.

## 4. DISEÑO METODOLÓGICO

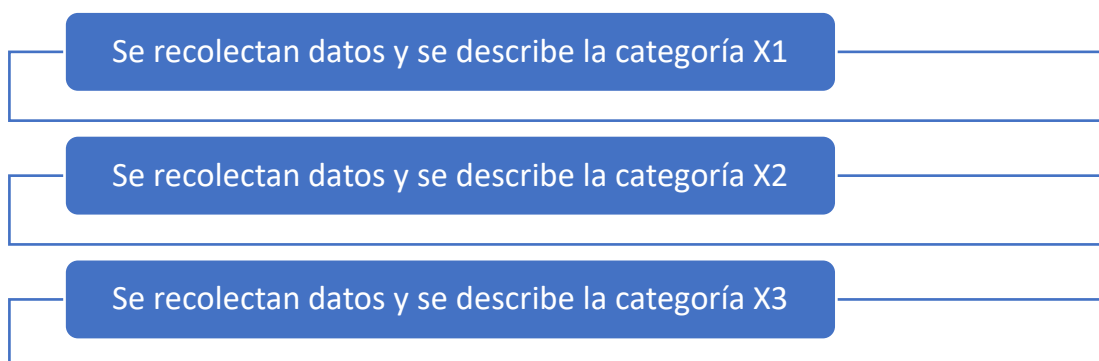
El diseño metodológico que se utilizará durante el desarrollo de la presente investigación corresponde al diseño descriptivo, el que, como se ha estipulado en el apartado anterior, indaga cómo incide un fenómeno específico en una determinada población en un momento único. Ahora bien, el presente inciso posee como principal finalidad describir el procedimiento de utilización de dicho diseño, el cual se abordará a continuación.

*“El procedimiento consiste en ubicar en una o diversas variables a un grupo de personas y otros seres vivos, objetos, situaciones, contextos, fenómenos, comunidades; y así proporcionar su descripción. Son, por tanto, estudios puramente descriptivos y cuando establecen hipótesis, estas son también descriptivas.”* (Hernández, Fernández, & Baptista, 2010).

De esta definición, se extrae que, oportunamente, se describirá de manera detallada cada una de las categorías y subcategorías que se extraigan de la información recolectada del presente estudio, cuya temática recae en la influencia de la concesión del puerto de Valparaíso sobre las condiciones de vida de trabajadores portuarios sindicalizados.

Lo manifestado en el presente apartado se puede representar de la siguiente manera gráfica:

### Diseño Descriptivo:



## 5. PROBLEMÁTICA Y FUNDAMENTACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

La problemática que se investigará en el presente proyecto de título dice relación con la invisibilización de la que han sido parte los trabajadores portuarios de la ciudad de Valparaíso acerca de las condiciones de vida en que se encuentran desde el inicio de las concesiones del puerto de la ciudad en que se desempeñan laboralmente, en pocas palabras, la implicancia que ha tenido dicha concesión sobre sus condiciones de vida.

Se considera de gran importancia analizar la información que se obtenga de esta investigación, y generar conocimientos que transparenten y den cuenta de las reales condiciones de vida de los trabajadores portuarios sindicalizados tras la concesión del puerto de Valparaíso, dado que así se produciría un punto de vista objetivo que permita entender la real situación de los sujetos de estudio, centrandó dicha apreciación en las percepciones que poseen los propios sujetos afectados respecto a la mencionada situación.

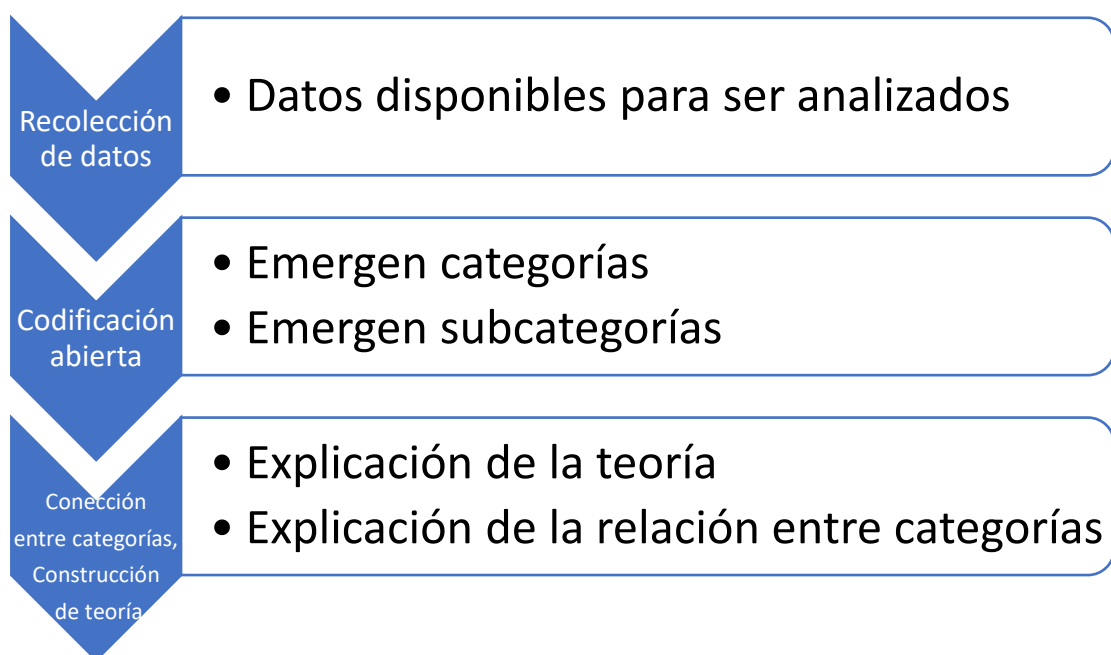
## 6. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

El abordaje general que se utilizará en el proceso de la presente investigación será el del diseño emergente, seleccionado dentro de los diseños existentes del modelo de Teoría Fundamentada.

De acuerdo a Hernández, Fernández & Baptista (2010), el modelo de teoría fundamentada genera una teoría que explica conceptualmente una acción, por medio de un procedimiento cualitativo sistemático, siendo su planteamiento básico que las proposiciones teóricas surgen de los datos obtenidos, generándose un entendimiento del fenómeno.

Ahora bien, el diseño emergente que se utilizará en el proceso de la investigación posee como finalidad que *“la teoría surja de los datos más que de un sistema de categorías prefijadas [...] La teoría proviene de los datos en sí, no es forzada”* (Hernández, Fernández, & Baptista, 2010), en este diseño, *“el investigador debe proveer suficiente detalles de tal forma que quien revise el estudio pueda ver en el reporte de resultados, la manera cómo evolucionó el desarrollo conceptual”* (Hernández, Fernández, & Baptista, 2010).

A continuación, se presentará un gráfico que muestra la utilización de dicho diseño, para luego, proceder a explicar de manera detallada el mismo y su aplicación en la presente investigación.



Una vez presentado el gráfico anterior, se puede explicar que, la finalidad del diseño emergente es generar una teoría que surja a partir de los datos, apoyándose en un sistema de categorías prefijadas, y no dándole el protagonismo a ellas.

Por lo anterior, es que se comienza teniendo disponibles para analizar los datos recolectados, en este caso, a través de los instrumentos aplicados a los trabajadores portuarios pertenecientes al “*sindicato profesional de empleados de bahía*” de la ciudad de Valparaíso, que formen parte de la muestra a seleccionar de acuerdo con los criterios de inclusión y exclusión que se determinen.

Una vez teniendo estos datos, se realiza una codificación abierta, en la que la investigadora revisará el material, analizándolo para formar categorías de significado iniciales basadas en dichos datos recolectados, de las cuales, al vislumbrar sus propiedades, se generaran subcategorías para analizar los datos.

Las categorías y subcategorías que se generen, serán conectadas y analizadas entre sí para construir la teoría explicativa del fenómeno que se estudia, enriqueciendo la interpretación de dicho fenómeno al entregarle nuevas formas de verlo y entenderlo. Finalmente, la investigadora explicará dicha teoría y la relación que poseen entre sí las categorías de análisis

## 7. PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

La pregunta de investigación que se busca responder a través de la realización del presente proyecto de título es la siguiente:

“¿Cuáles son las percepciones acerca de la implicancia que ha tenido la concesión del puerto de Valparaíso sobre las condiciones de vida de los trabajadores portuarios pertenecientes al “*sindicato profesional de empleados de bahía*” que han brindado o brindan servicios laborales en las empresas Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL) o Terminal Pacífico Sur (TPS)?”.

## 8. OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN

### 8.1. OBJETIVO GENERAL

Analizar las percepciones de los trabajadores portuarios pertenecientes al “*sindicato profesional de empleados de bahía*” de la ciudad de Valparaíso, que han brindado o brindan servicios laborales a las empresas Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL) o Terminal Pacífico Sur (TPS), acerca de la implicancia que ha tenido la concesión del puerto sobre sus condiciones de vida.

### 8.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- 8.2.1. Caracterizar sociodemográficamente a los trabajadores portuarios pertenecientes al “*sindicato profesional de empleados de bahía*” de la ciudad de Valparaíso que han prestado o prestan servicios laborales a las empresas TCVAL o TPS.
- 8.2.2. Identificar las percepciones de los trabajadores portuarios pertenecientes al “*sindicato profesional de empleados de bahía*” que han prestado o prestan servicios laborales a las empresas TCVAL o TPS respecto de la concesión del puerto de Valparaíso.
- 8.2.3. Describir las percepciones de los trabajadores portuarios pertenecientes al “*sindicato profesional de empleados de bahía*” que han prestado o prestan servicios laborales a las empresas TCVAL o TPS respecto de la implicancia de la concesión del puerto de Valparaíso sobre sus condiciones de vida.

## 9. UNIVERSO Y MUESTRA DE INVESTIGACIÓN

Para la realización de la presente investigación, se hace necesario estipular que dado la temática que se estudia, relativa a las implicancias de la concesión del puerto de Valparaíso sobre las condiciones de vida de los trabajadores portuarios sindicalizados de dicho centro laboral, es necesario diferenciar el universo y la muestra con las que se trabajará, dado que, por motivos propios de la investigación social cualitativa, es inalcanzable aplicar los instrumentos de recolección de información al universo completo que se investiga, pudiéndose seleccionar una muestra representativa del mismo.

### 9.1. UNIVERSO

De acuerdo a los autores Hernández, Fernández & Baptista (2010), el universo, o también llamado población, es el conjunto de todos los casos que concuerdan con las especificaciones de la investigación.

Por lo anterior, se consensua que el universo correspondiente a la presente investigación, entendiéndose esto por todos los sujetos a quienes se refiere la temática del proyecto de título que se desarrolla, son las y los trabajadores portuarios sindicalizados y sindicalizadas, que desarrollan o han desarrollado sus funciones laborales en las empresas portuarias concesionarias del puerto de Valparaíso, siendo estas las empresas Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL) y Terminal Pacífico Sur (TPS), cuyo número es indeterminable, dado que existen tanto trabajadores contratados, como trabajadores eventuales, es decir, que cumplen turnos por días en las empresas, pero que igualmente pueden ser socios de cualquier sindicato afín al puerto de Valparaíso.

Cabe destacar que se entiende por trabajador 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 de Chile, 2014).

## 9.2. MUESTRA

La muestra, *“es un grupo de personas, eventos, sucesos, comunidades, etc., sobre el cual se habrán de recolectar los datos, sin que necesariamente sea representativo del universo o población que se estudia”* (Hernández, Fernández, & Baptista, 2010).

Teniendo en cuenta lo anterior, cabe destacar que existen diferentes tipos de muestras, y que para el desarrollo de la presente investigación se trabajará con una muestra de tipo homogénea. En este tipo de muestra, *“las unidades a seleccionar poseen un mismo perfil o características, o bien, comparten rasgos similares. Su propósito es centrarse en el tema a investigar o resaltar situaciones, procesos o episodios en un grupo social”* (Hernández, Fernández, & Baptista, 2010), lo cual se justifica dado que se necesita analizar las diferentes percepciones de trabajadores portuarios sindicalizados de Valparaíso que hayan vivenciado el fenómeno de la concesión del puerto de la ciudad mencionada, es decir, un grupo social que vivió el proceso de la concesión.

Es por esto que, para cumplir con los fines de la presente investigación, la muestra que será estudiada corresponde a trabajadores portuarios contratados y eventuales pertenecientes al *“sindicato profesional de empleados de bahía”* de la ciudad de Valparaíso que presenten o hayan prestado servicios laborales a las empresas TCVAl y/o TPS, entre otros criterios de inclusión y exclusión que se estipularán más adelante en el presente documento.

Cabe mencionar, que el *“sindicato profesional de empleados de bahía”* posee un total de 32 socios, según nómina actualizada al mes de agosto del año 2019, cifra que puede variar debido a la constante integración y/o desvinculación de socios al sindicato. Dicha nómina, será anexada al término del presente documento.



## 10. CRITERIOS DE INCLUSIÓN Y EXCLUSIÓN

Los criterios de inclusión “*son las características que deben tener los posibles participantes para considerar su participación*” (EUPATI, 2015), mientras que los criterios de exclusión “*son características que impiden la participación*” (EUPATI, 2015), por lo tanto, son fundamentales para el desarrollo de la investigación, y “*Si se definen correctamente, los criterios de inclusión y exclusión aumentan la probabilidad de que el estudio genere resultados fiables*” (EUPATI, 2015).

Es por esto que, con la principal finalidad de delimitar el grupo muestral del cual se recogerán los datos a analizar para la presente investigación, y buscando que dicha muestra sea representativa del universo estipulado para el estudio que se realiza, y que además arroje resultados confiables y adecuados para la investigación, a continuación, se expondrán criterios de inclusión y exclusión como requisito para ser parte del grupo de muestra a estudiar.

### 10.1. CRITERIOS DE INCLUSIÓN

- Tener más de veinticinco años de edad.
- Identificarse como trabajador portuario.
- Haber prestado o encontrarse actualmente prestando servicios laborales para las empresas TCVAL o TPS.
- Encontrarse actualmente asociado al “*sindicato profesional de empleados de bahía*” de la ciudad de Valparaíso.
- Haber realizado actividades portuarias a lo menos durante y después de diciembre del año 2013 en el puerto de Valparaíso.

### 10.2. CRITERIOS DE EXCLUSIÓN

- No tener nacionalidad chilena.
- No poseer el “*Certificado de seguridad y permiso de seguridad para trabajadores portuarios*” entregado por la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante.
- Poseer en estado “no vigente” el “*Certificado de seguridad y permiso de seguridad para trabajadores portuarios*” entregado por la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante.

## 11. TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN

Para realizar la recolección de datos de la presente investigación se utilizarán diferentes fuentes y métodos destinados a esto, es decir, se aplicará la estrategia de triangulación de métodos de recolección de datos.

Según Hernández, Fernández & Baptista (2010), la estrategia de triangulación de métodos de recolección de datos puede utilizarse siempre y cuando los recursos lo permitan, ya que este método supone tener varias fuentes de información y métodos para recolectar los datos necesarios, logrando así que la indagación cualitativa posea mayor riqueza, amplitud y profundidad.

La decisión de utilizar esta técnica para la recolección de datos se basa principalmente en el hecho de que esta técnica enriquece el proceso de investigación, permitiendo que se comprendan de mejor manera las percepciones de los trabajadores portuarios sindicalizados que investigaremos acerca de la implicancia que tuvo la concesión del puerto de Valparaíso sobre sus condiciones de vida.

Considerándose lo anterior, es que se estipularán a continuación los métodos a través de los cuales se recolectarán los datos necesarios para generar un análisis integral de la temática que se investiga:

- Entrevistas personales semi estructuradas, las que se definen como *“una reunión para conversar e intercambiar información entre una persona (el entrevistador) y otra (el entrevistado)”* (Hernández, Fernández, & Baptista, 2010). Ahora bien, el hecho de que sea semi estructurada, de acuerdo a los autores Hernández, Fernández & Baptista (2010), significa que se basará en una guía de preguntas que puede ser modificada por el entrevistador. Estas entrevistas serán realizadas a trabajadores portuarios pertenecientes al *“sindicato profesional de empleados de bahía”* que cumplan con los criterios de inclusión y exclusión de la investigación, mediante una pauta de entrevista semi estructurada.

- Grupos de discusión, el que *“tiene por finalidad recabar información a través del encuentro de un grupo de personas que compartan características similares entre sí, en relación con el objetivo de interés que los convoca”* (IBERTIC, 2019). Cabe destacar que estos grupos de discusión se realizará en dependencias del *“sindicato profesional de empleados de bahía”*, con un mínimo de dos y un máximo de diez trabajadores portuarios socios de dicho sindicato que cumplan con los criterios de inclusión y exclusión transparentados en la presente investigación, y serán monitoreados por quien subscribe el estudio en cuestión.
- Observación cualitativa de los sujetos investigados, la cual *“no es mera contemplación (“sentarse a ver el mundo y tomar notas”); implica adentrarnos en profundidad a situaciones sociales y mantener un papel activo, así como una reflexión permanente”* (Hernández, Fernández, & Baptista, 2010), por lo que ésta se desarrollara en situaciones cotidianas que se den entre los socios en el *“sindicato profesional de empleados de bahía”* mediante una pauta de observación.

Cabe mencionar que las entrevistas se realizarán hasta que ya no se encuentren datos novedosos, siguiendo la lógica de la saturación de la información. Según los autores Hernández, Fernández & Baptista (2010), la técnica de saturación de la información responde a la evolución del trabajo, e implica darnos cuenta cuando tenemos los datos que requerimos. Por tanto, siguiendo esta lógica, las entrevistas serán realizados hasta que la investigadora considere que se poseen los datos suficientes para generar un análisis adecuado y pertinente a la investigación.

Es importante destacar que dicha entrevista, de carácter semi estructurada, se encuentra plasmada dentro de los anexos del presente documento, junto al consentimiento informado para realizarla, al igual que la pauta para la realización del grupo de discusión, junto a la lista de asistencia al mismo, y la lista de cotejo con la que será analizada la observación.

## 12. CRITERIOS DE RIGOR

Los criterios de rigor, son *“una serie de criterios para intentar establecer un paralelo con la confiabilidad, validez y objetividad cuantitativa”* (Hernández, Fernández, & Baptista, 2010), que, de acuerdo a Hernández, Fernández & Baptista (2010), demuestran que durante todo el proceso de la indagación cualitativa se ha realizado un trabajo de calidad que cumple con el rigor de la metodología de la investigación.

Por tanto, los criterios de rigor que se utilizarán en la presente investigación, que dan cuenta de que se realizará un estudio de calidad que cumpla con el rigor de la metodología de una investigación cualitativa, mostrando su validez científica, y que además demuestren que la investigación llevada a cabo es representativa de la totalidad de trabajadores portuarios sindicalizados que han vivenciado la concesión del puerto de Valparaíso, son los siguientes:

- Credibilidad, criterio de rigor que *“se refiere a si el investigador ha captado el significado completo y profundo de las experiencias de los participantes [...] La credibilidad tiene que ver también con nuestra capacidad para comunicar el lenguaje, pensamientos, emociones, y puntos de vista de los participantes”* (Hernández, Fernández, & Baptista, 2010). Por tanto, la utilización del presente criterio de rigor busca evidenciar si la investigadora logro captar el significado completo de las percepciones de los trabajadores portuarios sindicalizados que se investigarán. Dicho criterio se evidenciará mediante la vinculación entre los datos que emerjan, generando un soporte mutuo entre ellos.
- Confirmabilidad, criterio que *“se refiere a demostrar que hemos minimizado los sesgos y tendencias del investigador. Implica rastrear los datos en su fuente y la explicitación de la lógica utilizada para interpretarlos”* (Hernández, Fernández, & Baptista, 2010). Este criterio se logrará explicitando como se han analizado los datos, y de qué lugar se han obtenido los mismos, para lo que además sirve de ayuda la técnica de triangulación de medios de obtención de datos que se utilizará.

- Representatividad de las voces, se refiere a “*el haber incluido a todos los grupos de interés o al menos a la mayoría*” (Hernández, Fernández, & Baptista, 2010) criterio que se da al incluir en la investigación a trabajadores portuarios sindicalizados, contratados y eventuales, de las dos empresas que han concesionado el puerto de Valparaíso y que operan el mismo, las cuales son Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL) y Terminal Pacífico Sur (TPS), integrando así a sujetos de todos los grupos sociales de interés, y percibiendo las opiniones de todos estos grupos. Cabe destacar, a manera aclaratoria, el hecho de que dichos grupos de interés pueden ser divididos en cuatro, siendo estos los siguientes:
  1. Trabajadores portuarios sindicalizados con contrato permanente de la empresa TCVAL.
  2. Trabajadores portuarios sindicalizados con contrato eventual de la empresa TCVAL.
  3. Trabajadores portuarios sindicalizados con contrato permanente de la empresa TPS.
  4. Trabajadores portuarios sindicalizados con contrato eventual de la empresa TPS.

### 13. PLAN DE ANÁLISIS

La información que se recolecte por medio de las diferentes técnicas propuestas anteriormente, será analizadas dentro de este capítulo de acuerdo con un esquema propio del análisis, como suele realizarse en los estudios de metodología cualitativa, especialmente según el diseño de teoría fundamentada, *“lo cual significa que la teoría (hallazgos) va emergiendo fundamentada en los datos”* (Hernández, Fernández, & Baptista, 2010), pudiendo estructurar así los datos que se recibirán, los cuales se encontrarán previamente transcritos. Recalcando, además, que el análisis de la información será realizado de manera relativamente paralela a la recolección de la misma, haciendo interactuar así la recolección de datos con el análisis de estos, logrando mayor flexibilidad en la interpretación para generar conclusiones.

La estructura de análisis bajo la perspectiva de la teoría fundamentada, según los autores Hernández, Fernández & Baptista (2010), se lleva a cabo de la siguiente forma:

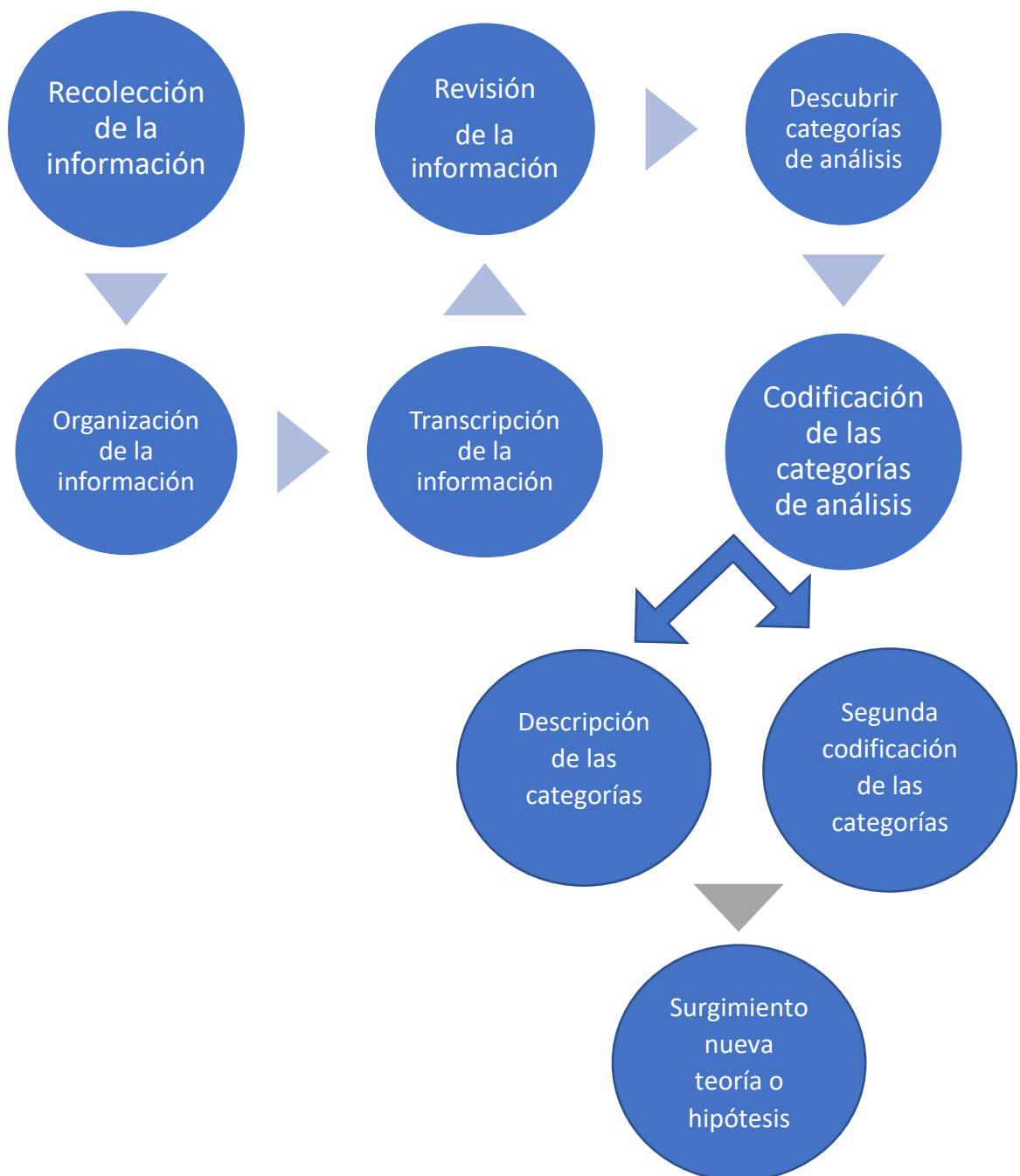
Una vez que se tengan los datos, y sean analizados uno a uno, determinando sus similitudes y diferencias, serán organizados de acuerdo con lo dicho por cada participante. Posteriormente, se dará paso a una revisión detallada de los datos por medio de una lectura reiterada de estos, que permita obtener un panorama general de la información que se podrá extraer.

Una vez revisados todos los datos, se dará paso a establecer las categorías en las cuales serán clasificados los datos, siendo estas las unidades de análisis que serán codificadas. A través de esta codificación, se pretende definir, conceptualizar y dar significado a las categorías con que se trabaja, y también, se realizará una segunda codificación de las categorías, en la cual se relacionaran según sus temáticas y los patrones que en ellas surjan.

Finalmente, a través de los dos últimos pasos descritos, se dará lugar a generar la nueva teoría, hipótesis y/o explicaciones del fenómeno de las condiciones de vida de los trabajadores portuarios sindicalizados de la ciudad de Valparaíso que han prestado servicios laborales a las empresas concesionarias de dicho puerto.

A continuación, se expresará en forma gráfica el plan de análisis descrito anteriormente, el cual se utilizará durante la presente investigación social cualitativa.

### 13.1. GRÁFICO PLAN DE ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN



Además, a priori, cabe destacar que las categorías que se espera que emerjan luego del análisis de la información, de las cuales surgirá la nueva teoría explicativa del fenómeno de las condiciones de vida de los sujetos que se estudian, por medio de su descripción y entrelazamiento, son las siguientes:

<h2>Categorías:</h2>		
Características sociodemográficas de los trabajadores portuarios sindicalizados	Características de la concesión del puerto de Valparaíso	Características de las condiciones de vida de los trabajadores portuarios sindicalizados

Es importante dejar estipulado que, las categorías identificadas anteriormente, se encuentran completamente susceptibles a cambio, los cuales serán realizados a través de todo el proceso de análisis de los datos, desde su levantamiento, hasta el surgimiento de la nueva teoría explicativa.

Además, durante el proceso, surgirán nuevas subcategorías, las cuales serán encontradas a través del análisis de cada categoría, siendo entonces la principal función de dichas subcategorías dar explicación a cada una de las unidades categoriales, y complementar la comprensión de las mismas.

Cabe destacar que, tanto los posibles cambios en las categorías, como las nuevas subcategorías que emerjan, serán plasmadas más adelante en este documento, en el capítulo concerniente al análisis de la información.



## **CAPÍTULO IV: ANÁLISIS**

## 1. PRESENTACIÓN

La información que se presenta en las siguientes páginas, dice relación con el capítulo de análisis de la información, la cual ha sido recolectada en el marco del desarrollo del estudio denominado “INVESTIGACIÓN SOCIAL CUALITATIVA ACERCA DE LAS PERCEPCIONES DE TRABAJADORES PORTUARIOS SINDICALIZADOS SOBRE LA IMPLICANCIA QUE HA TENIDO LA CONCESIÓN DEL PUERTO DE VALPARAÍSO EN SUS CONDICIONES DE VIDA”, el que es llevado a cabo por quien suscribe, en el marco de la realización de la asignatura “Proyecto de Título” de la Escuela de Trabajo Social de la Universidad de Valparaíso.

Teniendo esto en consideración, es importante destacar que el presente capítulo se compone principalmente de dos apartados, los cuales serán mencionados y detallados en los siguientes párrafos.

Un primer apartado, será el encargado de evidenciar el proceso de análisis de la información con que se trabaja, detallando y transparentando cada uno de los pasos que se han realizado, plasmando también los resultados obtenidos de dicho proceso.

Y, un segundo apartado, se ocupará de plantear la nueva teoría acerca del fenómeno que se estudia, lo que representa en parte, uno de los motivos por los que se ha llevado a cabo la presente investigación social, fundamentando así la realización de la presente investigación social.

## 2. PROCESO DE ANÁLISIS

En los siguientes párrafos, será brevemente descrito el proceso de análisis llevado a cabo con la información obtenida a través de los medios de recolección de datos de carácter cualitativo utilizados, los que corresponden a entrevistas semi estructuradas, grupos de discusión y una lista de cotejo. Cabe destacar que la información obtenida ha sido analizada aplicando la técnica de triangulación de la información.

Sin perjuicio de lo anterior, se hace mención de que tanto los instrumentos de recolección de la información, como la propuesta de proceso de análisis de los datos que se obtuviesen, y el fundamento teórico práctico de lo anterior, han sido presentados y descritos a cabalidad dentro del capítulo concerniente al Diseño Metodológico de la investigación.

Ahora bien, respecto al proceso de análisis del que se habla, cabe destacar que previamente se ha realizado la recolección de toda la información necesaria por medio de los instrumentos cualitativos dispuestos para aquello, información que posteriormente ha sido organizada y transcrita. Es a través de estas transcripciones que los datos recolectados han sido revisados, permitiendo descubrir así las categorías de análisis con que se trabajará.

Culminado este trabajo, se ha realizado la codificación de dichas categorías de análisis descubiertas, permitiendo esto describir acabadamente cada una de ellas, para que así, tras una nueva codificación de estas categorías, surgieran subcategorías de análisis, lo que permitirá finalmente el descubrimiento de una nueva teoría explicativa del fenómeno que se estudia, correspondiente a las condiciones de vida de los trabajadores portuarios sindicalizados de la ciudad de Valparaíso, y la influencia del sistema de concesiones portuarias en ellas.

Es por todo lo descrito, que el presente apartado se ocupara de estipular las categorías y subcategorías que han surgido a través del proceso de análisis realizado, el que fue mencionado anteriormente. Además, se evidenciará la descripción detallada de dichas categorías, y el análisis categorial de ellas, el cual permitirá posteriormente el surgimiento de una nueva teoría referente a las condiciones de vida.

## 2.1. IDENTIFICACIÓN DE CATEGORÍAS

De acuerdo a la información planteada en el capítulo relativo al Diseño Metodológico de la presente investigación, junto a las nociones que se poseen una vez aplicados los instrumentos cualitativos de recolección de datos, además una realización pertinente del proceso de análisis competente a la presente investigación, se han logrado descubrir las diferentes categorías y subcategorías con las que se trabajará y serán analizados los datos recabados. Al mismo tiempo, se han identificado ejes delimitantes de la investigación, por medio de los cuales podrán ser estudiadas y comprendidas a cabalidad dichas categorías y subcategorías, con la finalidad de así analizarlas de manera íntegra y pertinente al presente estudio, ya que, los mencionados ejes, entregan nociones básicas acerca de las posibles direcciones analíticas que puede tomar el estudio que se realiza, estructurando el análisis, al mismo tiempo que se eliminan sesgos subjetivos que puedan aflorar de la información obtenida y contaminar la investigación.

Tanto las categorías, como las subcategorías y ejes delimitantes de la investigación mencionados anteriormente, serán transparentados por medio de matrices en las siguientes páginas:

<b>Categoría</b>	<b>Subcategorías</b>	<b>Ejes delimitantes</b>
1. Perfil sociodemográfico de los trabajadores portuarios sindicalizados.	1.1. Rango Etario.	1.1.1. 25 a 29 años. 1.1.2. 30 a 34 años. 1.1.3. 35 a 39 años. 1.1.4. 40 a 44 años. 1.1.5. 45 a 49 años. 1.1.6. 50 a 54 años. 1.1.7. 55 a 59 años. 1.1.8. 60 a 64 años.
	1.2. Educación Formal.	1.2.1. Educación Básica. 1.2.2. Educación Media. 1.2.3. Educación Técnico Profesional. 1.2.4. Educación Superior.
	1.3. Acceso a Salud.	1.3.1. FONASA. 1.3.2. ISAPRE. 1.3.3. Sin previsión.
	1.4. Tramo de Ingresos Económicos.	1.4.1. No informa 1.4.2. Entre 450.000 y 500.000 pesos. 1.4.3. Entre 500.001 y 600.000 pesos. 1.4.4. Entre 600.001 y 700.000 pesos. 1.4.5. Entre 700.001 y 800.000 pesos. 1.4.6. Entre 800.001 y 900.000 pesos. 1.4.7. Entre 900.001 y 1.000.000 pesos. 1.4.8. Entre 1.000.001 y 1.100.000 pesos. 1.4.9. Entre 1.100.001 y 1.200.000 pesos.
	1.5. Conformación Familiar.	1.5.1. Unipersonal. 1.5.2. Nuclear Monoparental. 1.5.3. Nuclear biparental sin hijos. 1.5.4. Nuclear biparental con hijos. 1.5.5. Compuesto. 1.5.6. Extendido. 1.5.7. Sin núcleo.

<b>Categoría</b>	<b>Subcategorías</b>	<b>Ejes delimitantes</b>
2. Características de la concesión del puerto de Valparaíso de acuerdo a los trabajadores portuarios sindicalizados.	2.1. Definición del término “sistema de concesiones”.	2.1.1. No conoce la definición del término “sistema de concesiones”. 2.1.2. Conoce la definición del término “sistema de concesiones”. 2.1.3. Conoce la definición del término “sistema de concesiones” solo aplicado al puerto de Valparaíso.
	2.2. Evaluación del sistema de concesiones del puerto de Valparaíso.	2.2.1. Evaluación positiva. 2.2.2. Evaluación regular. 2.2.3. Evaluación negativa.
	2.3. Opinión de la administración del puerto de Valparaíso tras la aplicación de la concesión.	2.3.1. Opinión positiva. 2.3.2. Opinión negativa. 2.3.3. No genera una opinión.

<b>Categoría</b>	<b>Subcategorías</b>	<b>Ejes delimitantes</b>
3. Características de las condiciones de vida de los trabajadores portuarios sindicalizados de Valparaíso según sus testimonios.	3.1. Definición del término “condiciones de vida”.	3.1.1. No conoce la definición del término “condiciones de vida”. 2.1.2. Conoce la definición del término “condiciones de vida”. 3.1.3. Posee nociones de la definición del término “condiciones de vida”.
	3.2. Variación en las condiciones de vida antes y después de la concesión del puerto de Valparaíso.	3.2.1. Sin variación. 3.2.2. Variación positiva. 3.2.3. Variación negativa.
	3.3. Influencia generada por la concesión del puerto de Valparaíso sobre las condiciones de vida de los trabajadores portuarios sindicalizados.	3.3.1. Sin influencia. 3.3.2. Influencia positiva. 3.3.3. Influencia negativa.

## 2.2. DESCRIPCIÓN DE CATEGORÍAS

En el presente apartado, se describirá de manera detallada cada una de las categorías planteadas dentro del inciso anterior, las que han surgido a través de la implementación del proceso de análisis realizado.

Además, aparte de la descripción categorial a realizar, se describirá cada una de las subcategorías descubiertas durante el proceso de análisis de la investigación, describiendo también, en los casos que sea necesario, los ejes delimitantes de la investigación, mediante los que se interpretarán y analizarán dichas subcategorías.

### 2.2.1. CATEGORÍA: PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO DE LOS TRABAJADORES PORTUARIOS SINDICALIZADOS.

La categoría estipulada, posee como objetivo central levantar un perfil sociodemográfico de los sujetos de estudio, siendo estos, las y los trabajadores portuarios sindicalizados que ejercen funciones laborales en el puerto de Valparaíso.

Para comprender a qué se hace referencia con el concepto de perfil sociodemográfico, se hace necesario saber que “*Un perfil es el esbozo de los rasgos generales que definen la identidad de algo o alguien.*” (SafetYA, 2017), mientras que lo sociodemográfico dice relación con “*el conjunto de características biológicas, socioeconómicoculturales que están presentes en la población sujeta a estudio*” (Rabines, 2002).

Considerándose esto, se puede determinar que la categoría en cuestión busca plasmar los rasgos genéricos de los sujetos de estudio, estableciendo por medio de subcategorías y ejes delimitantes, un promedio del rango etario, educación formal, acceso a salud, ingresos económicos y conformación familiar de las y los trabajadores portuarios sindicalizados de la ciudad de Valparaíso.



**Subcategoría 1: Rango etario:** La presente subcategoría dice relación con determinar entre qué edades se ubican mayoritariamente los sujetos de estudio. Cabe destacar que los rangos etarios que aquí se encuentran han sido extraídos de los parámetros que utiliza el Instituto Nacional de Estadísticas de Chile, los que se encuentran transparentados en la síntesis de resultados del CENSO 2017 generado por dicha institución. Esta subcategoría se encuentra compuesta de los siguientes ejes delimitantes:

Eje 1. 25 a 29 años.

Eje 2. 30 a 34 años.

Eje 3. 35 a 39 años.

Eje 4. 40 a 44 años.

Eje 5. 45 a 49 años.

Eje 6. 50 a 54 años.

Eje 7. 55 a 59 años.

Eje 8. 60 a 64 años.

**Subcategoría 2: Educación formal:** Esta subcategoría pretende establecer un promedio de educación formal de los sujetos de estudio, determinando cuál es el curso de educación formal más alto alcanzado por los trabajadores portuarios sindicalizados, de acuerdo a los niveles de educación formal establecidos por el Ministerio de Educación de Chile. Considerándose esto, para corroborar este dato, se utilizarán los siguientes ejes delimitantes de la investigación:

Eje 1. Educación Básica: poseer cursado y aprobado octavo año básico de educación formal chilena.

Eje 2. Educación Media: poseer cursado y aprobado cuarto año medio de educación formal chilena.

Eje 3. Educación Técnico Profesional: haber cursado y egresado de una carrera técnica en institutos profesionales o centros de formación técnica.

Eje 4. Educación Superior: haber cursado y egresado de una carrera profesional en universidades chilenas reconocidas por el Estado.

**Subcategoría 3: Acceso a salud:** A través de esta subcategoría se buscar establecer un estándar de acceso a salud de los sujetos de estudios, determinando si mayoritariamente acceden a salud pública o privada, entendiéndose por salud pública o privada lo establecido por el Ministerio de Salud de Chile.

Eje 1. FONASA: Fondo Nacional de Salud, sistema de acceso a salud público chileno.

Eje 2. ISAPRE: Instituciones de Salud Previsional, de acuerdo a la Super Intendencia de Salud (2010) son las entidades privadas encargadas de financiar atenciones y beneficios de salud en Chile a personas afiliadas.

Eje 3. Sin previsión: El sujeto de estudio no se encuentra afiliado a ninguno de los sistemas anteriores.

**Subcategoría 4: Tramo de ingresos económicos:** La presente subcategoría se enfoca a determinar cuál es el rango de ingresos económicos promedio de los trabajadores portuarios sindicalizados, estableciéndolo por medio de los siguientes ejes delimitantes extraídos de la Encuesta Suplementaria de Ingresos del Instituto Nacional de Estadísticas de Chile:

Eje 1. No informa

Eje 2. Entre 450.000 y 500.000 pesos.

Eje 3. Entre 500.001 y 600.000 pesos.

Eje 4. Entre 600.001 y 700.000 pesos.

Eje 5. Entre 700.001 y 800.000 pesos.

Eje 6. Entre 800.001 y 900.000 pesos.

Eje 7. Entre 900.001 y 1.000.000 pesos.

Eje 8. Entre 1.000.001 y 1.100.000 pesos.

Eje 9. Entre 1.100.001 y 1.200.000 pesos.

**Subcategoría 5: Conformación familiar:** Es a través de esta subcategoría que se busca establecer cómo es mayoritariamente la conformación del grupo familiar de los sujetos de estudio, lo que se logrará por medio de los siguientes ejes delimitantes, generados a partir de la síntesis de resultados del CENSO 2017, realizada por el Instituto Nacional de Estadística de Chile:

Eje 1. Unipersonal: el hogar tiene como único integrante a la jefatura del hogar.

Eje 2. Nuclear Monoparental: el hogar se compone solo por la jefatura del hogar y sus hijos o hijas.

Eje 3. Nuclear biparental sin hijos: hogar compuesto por la jefatura del hogar y su cónyuge, conviviente de hecho o conviviente por unión civil.

Eje 4. Nuclear biparental con hijos: hogar compuesto por la jefatura de hogar, su cónyuge, conviviente de hecho o conviviente por unión civil, y sus hijos o hijas.

Eje 5. Extendido: hogar compuesto por la jefatura del hogar y otros parientes de la jefatura.

Eje 6. Compuesto: hogar compuesto por la jefatura del hogar y otras personas no parientes de dicha jefatura.

Eje 7. Sin núcleo: hogar integrado por parientes lejanos o no parientes de la jefatura del hogar.

## 2.2.2. CATEGORÍA: CARACTERÍSTICAS DE LA CONCESIÓN DEL PUERTO DE VALPARAÍSO DE ACUERDO A LOS TRABAJADORES PORTUARIOS SINDICALIZADOS.

La categoría estipulada, pretende adentrarse en las percepciones que poseen los sujetos de estudio respecto a la concesión del Puerto de Valparaíso, visualizando esta situación como temática central y relevante de la investigación. Lo anterior, se realizará indagando en cada componente de dicho fenómeno, teniendo en cuenta la principal característica que este posee, la que se refiere a ser un acto administrativo de carácter económico, logrando así penetrar en el objetivo de la investigación social cualitativa que se desarrolla.

Es por esto, que la presente categoría será analizada a través de subcategorías tendientes a descomponer el fenómeno de la concesión del puerto de Valparaíso desde su definición, hasta la evaluación del funcionamiento del mismo antes y después de los dos cambios de administración que en él se han generado, logrando rescatar las diferentes percepciones que poseen los trabajadores portuarios sindicalizados respecto a lo anterior.

Es importante mencionar que, si bien se busca establecer todas las percepciones existentes respecto a la concesión del puerto de Valparaíso, la investigación tenderá a determinar cuál es la percepción que más se repite, o la más generalizada, entre los sujetos de estudios, por lo que dicha percepción más influyente será plasmada posteriormente dentro del análisis categorial de la presente investigación.

Las subcategorías a cargo de dar explicación a esta categoría serán transparentadas en las páginas siguientes.

**Subcategoría 1: Definición del término “sistema de concesiones”:** a través de esta subcategoría se buscará retratar el conocimiento que poseen los sujetos de estudio respecto al fenómeno de la concesión del puerto de Valparaíso, es decir, que tanto saben acerca del sistema en que se encuentran o han encontrado inmersos, enfocando así los instrumentos de recolección de información a que se generen instancias en que los trabajadores portuarios sindicalizados de Valparaíso puedan dar testimonios respecto a aquello. La presente subcategoría se desarrollará a través de los siguientes ejes delimitantes de la investigación:

Eje 1. No conoce la definición del término “sistema de concesiones”.

Eje 2. Conoce la definición del término “sistema de concesiones”.

Eje 3. Conoce la definición del término “sistema de concesiones” solo aplicada al puerto de Valparaíso.

**Subcategoría 2: Evaluación del sistema de concesiones del puerto de Valparaíso:** por medio de esta subcategoría, se espera que los sujetos de estudios realicen una evaluación de la concesión del puerto de Valparaíso, a través de instancias reflexivas generadas en los instrumentos de recolección de información, en las que puedan determinar sus percepciones respecto al fenómeno y la evaluación que realizan de él, planteando al mismo tiempo el porqué de dicha evaluación. Esta evaluación será distribuida en los siguientes ejes delimitantes:

Eje 1. Evaluación positiva: Se entiende por evaluación positiva aquella a favor del sistema de concesiones del puerto de Valparaíso.

Eje 2. Evaluación regular: Se entiende por evaluación regular aquella que no favorece ni desvirtúa el sistema de concesiones del puerto de Valparaíso.

Eje 3. Evaluación negativa: Se entiende por evaluación negativa aquella en contra del sistema de concesiones del puerto de Valparaíso.

**Subcategoría 3: Opinión de la administración del puerto de Valparaíso tras la aplicación de la concesión:** en la presente subcategoría, se busca que los sujetos de estudio generen una opinión acerca de la administración que han llevado a cabo las empresas concesionarias del puerto de Valparaíso, fundando dicha opinión en sus experiencias personales. Esta opinión se clasificará por medio de los siguientes ejes delimitantes de la investigación:

Eje 1. Opinión positiva: Se entiende por opinión positiva aquella a favor de la administración del puerto de Valparaíso tras la aplicación de la concesión.

Eje 2. Opinión negativa: Se entiende por opinión negativa aquella en contra de la administración del puerto de Valparaíso tras la aplicación de la concesión.

Eje 3. No genera una opinión.

### 2.2.3. CATEGORÍA: CARACTERÍSTICAS DE LAS CONDICIONES DE VIDA DE LOS TRABAJADORES PORTUARIOS SINDICALIZADOS SEGÚN SUS TESTIMONIOS.

La categoría que se presenta, pretende identificar las percepciones que poseen los trabajadores portuarios sindicalizados acerca de sus condiciones de vida, caracterizando las mismas al ponerlas bajo el foco de la concesión del puerto de Valparaíso, entendiéndose aquí que el fenómeno de carácter administrativo analizado en la categoría anterior, puede influir de una u otra manera sobre el fenómeno social que se estudia.

Es con motivo de alcanzar lo mencionado anteriormente, que dentro de esta categoría se dispondrán subcategorías tendientes a:

En un primer momento, esclarecer el concepto de “condiciones de vida”, fenómeno principal que se estudia en la presente investigación, desde las diferentes percepciones que poseen los trabajadores portuarios sindicalizados.

Y, en un segundo momento, determinar cómo ha influido el cambio de administración del puerto de Valparaíso sobre las condiciones de vida de los sujetos de estudio, comparando las mismas antes y después de la concesión del recinto portuario en cuestión.

Finalmente, se buscará que los sujetos de estudio establezcan alguna relación entre sus condiciones de vida y la concesión del puerto de Valparaíso, respondiendo así no sólo a esta categoría, sino que también al propósito general de la investigación, el cual alude a establecer la implicancia de la concesión del puerto de Valparaíso sobre las condiciones de vida de los trabajadores portuarios sindicalizados, lo que si bien se responde explícitamente dentro de esta categoría, también encuentra respuesta a través de las dos categorías establecidas y ya definidas en las páginas anteriores.

**Subcategoría 1: Definición del término “condiciones de vida”:** esta subcategoría, como se mencionó anteriormente, busca definir, desde el punto de vista de los sujetos de estudio, el término “condiciones de vida”, teniendo siempre el foco de dicha definición en sus experiencias y sus vidas diarias como trabajadores portuarios sindicalizados. Es por esto que los ejes delimitantes para la presente subcategoría son los siguientes:

Eje 1. No conoce la definición del término “condiciones de vida”.

Eje 2. Conoce la definición del término “condiciones de vida”.

Eje 3. Posee nociones de la definición del término “condiciones de vida”.

**Subcategoría 2: Variación en las condiciones de vida antes y después de la concesión del puerto de Valparaíso:** la presente subcategoría pretende establecer una comparación entre las condiciones de vida de los trabajadores portuarios sindicalizados antes y después del cambio de administración del puerto de Valparaíso, pudiéndose o no vislumbrar una variación en dicho fenómeno, además de detallar la misma de acuerdo a los testimonios de los sujetos de estudio. Con la finalidad de descubrir alguna posible variación en las condiciones de vida de los sujetos de estudio, teniendo como punto medio la concesión del puerto de Valparaíso, se trabajará con los siguientes ejes delimitantes de la investigación:

Eje 1. Sin variación: las condiciones de vida de los trabajadores portuarios sindicalizados se han mantenido iguales antes y después de la concesión del puerto de Valparaíso.

Eje 2. Variación positiva: Las condiciones de vida de los trabajadores portuarios sindicalizados mejoraron después de la concesión del puerto de Valparaíso.

Eje 3. Variación negativa: Las condiciones de vida de los trabajadores portuarios sindicalizados empeoraron después de la concesión del puerto de Valparaíso.



**Subcategoría 3: Influencia generada por la concesión del puerto de Valparaíso sobre las condiciones de vida de los trabajadores portuarios sindicalizados:** la subcategoría en cuestión, tiene como principal finalidad lograr que los sujetos de estudio identifiquen de qué manera ha influido el cambio de administración del puerto de Valparaíso sobre sus condiciones de vida, lo que responde al principal objetivo de la investigación social que se lleva a cabo. Es por esto, que en todo momento se velará porque la respuesta a la presente subcategoría surja espontáneamente de los testimonios de los sujetos de estudio, pudiendo ellos notar y transparentar si existe o no una influencia y de qué tipo. Para lograr esto, los ejes delimitantes con que se trabajará son los siguientes:

Eje 1. Sin influencia: La concesión del puerto de Valparaíso no influyó sobre las condiciones de vida de los sujetos de estudio.

Eje 2. Influencia positiva: La concesión del puerto de Valparaíso generó mejoras en las condiciones de vida de los sujetos de estudio.

Eje 3. Influencia negativa: La concesión del puerto de Valparaíso mermó en las condiciones de vida de los sujetos de estudio.

## 2.3. ANÁLISIS CATEGORIAL

### 2.3.1. CATEGORÍA 1: PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO DE LOS TRABAJADORES PORTUARIOS SINDICALIZADOS.

1. **Subcategoría Rango Etario:** De acuerdo a la información recabada por medio de las entrevistas semi estructuradas realizadas, se deduce que, en su mayoría, los trabajadores portuarios sindicalizados se encuentran entre los 50 y 54 años de edad, siguiendo como segunda mayoría el tramo etario entre 55 y 59 años de edad. Es por esto, que se puede estipular que los sujetos de estudio son principalmente adultos en edades cercanas a la jubilación, la que en Chile es a los 65 años para hombres, significándose esto que se encuentran a portas de entrar a la edad de inactividad laboral, en la que dejarían de formar parte de la mano de obra del puerto de Valparaíso.
2. **Subcategoría Educación Formal:** El análisis generado a partir de los datos correspondientes a la educación formal de los sujetos de estudio, llama la atención debido a que, la totalidad de los sujetos poseen como mínimo educación media completa, vale decir cuarto medio cursado y aprobado. Destacándose que, de un total de dieciséis entrevistados, cinco de ellos poseen un título técnico profesional, y cuatro un título universitario profesional, consensuándose así que más de la mitad de los sujetos de estudio poseen competencias profesionales de diferentes disciplinas, tales como ingeniería, computación, contabilidad, enfermería, pedagogía, mecánica, entre otras.
3. **Subcategoría Acceso a Salud:** En su mayoría, los sujetos de estudio poseen acceso a FONASA (fondo nacional de salud), encontrándose afiliados al sistema público de acceso a salud en Chile. Es importante destacar, que no existen sujetos de estudio sin previsión de salud, perteneciendo, quienes no están afiliados a FONASA, a alguna de las instituciones privadas de acceso a salud en Chile (ISAPRES).

4. **Subcategoría Tramo de Ingresos Económicos:** Al analizar los datos recolectados, se obtiene como resultado de la presente subcategoría, que los tramos de ingresos económicos de los trabajadores portuarios sindicalizados son dispersos, variando entre los 450.000 y 1.200.000 pesos. Sin embargo, se evidencia una pequeña concentración en los tramos correspondientes a 400.000-500.000 pesos, y 500.000-600.000 pesos. El análisis realizado respecto al tramo de ingresos económicos de los sujetos de estudio se puede ratificar por medio del siguiente testimonio:

*“Bueno, estoy hablando entre 10, 15 turnos, eso hablamos entre 400 y 600, promedio general 500” (EntrevistadoN°6, 2019)*

*“Más o menos... un promedio, debería ser más o menos como... a ver... entre 500 mil pesos” (EntrevistadoN°14, 2019)*

Por tanto, se puede estipular que los ingresos promedio de los trabajadores portuarios sindicalizados de Valparaíso son superiores en un 40% al sueldo mínimo chileno, el que según la Dirección del Trabajo (2019) corresponde a \$300.001, valor determinado en la Ley N° 21.112, publicada en el Diario Oficial en el año 2018.

5. **Subcategoría Conformación Familiar:** En cuanto al análisis de la conformación familiar de los trabajadores portuarios sindicalizados, se obtuvo que en su mayoría poseen hogares biparentales con hijos, es decir, la mayoría de los trabajadores portuarios sindicalizados viven con su cónyuge, conviviente de hecho o conviviente de unión civil, y sus hijos o hijas. La información que surge a través del análisis de la conformación familiar de los sujetos de estudio, se logra vislumbrar a través de los siguientes relatos:

*“Mi señora, y mi hijo, somos tres nomas”* (Entrevistado N°10, 2019)

*“Ehh... bueno, mi señora y mis tres niños”* (Entrevistado N°16, 2019)

Considerándose esto, se puede plasmar que la conformación familiar de los trabajadores portuarios sindicalizados sigue la noción tradicional de familia chilena, la cual según la Biblioteca del Congreso Nacional de Chile (2018), se refiere a una pareja y sus hijos.

### 2.3.2. ANÁLISIS CONCLUYENTE CATEGORÍA 1.

Con todo lo anterior, se consensua que el perfil sociodemográfico general de los trabajadores portuarios sindicalizados, entendiéndose esto como las principales características que pueden identificar a los sujetos de estudio, corresponde a hombres adultos de entre 50 y 60 años, próximos a la edad de pasividad laboral, que en Chile corresponde a 65 años, entendiéndose así que se encuentran ya en una edad adulta avanzada.

Respecto a los ingresos económicos promedio de los sujetos estudio, estos corresponden a un promedio de 500.000 pesos mensuales, cantidad que se encuentra sobre el sueldo mínimo chileno, lo que permite una subsistencia sin mayor riesgo o problema, pudiendo los sujetos de estudio destinar parte de los ingresos a desarrollar actividades de recreación en su contexto social con familia y/o amigos, siempre y cuando esto sea posible al terminar de destinar ingresos a factores vitales como la alimentación y servicios básicos del hogar.

En cuanto a la cobertura de salud, se evidencia que no existen trabajadores portuarios sindicalizados sin previsión, encontrándose la totalidad de sujetos de estudios afiliados ya sea al sistema público de acceso a salud chileno, perteneciendo a FONASA, o al sistema privado representado por diferentes instituciones privadas (ISAPRES). Sin embargo, cobra importancia destacar que, en su mayoría, los sujetos investigados poseen acceso a los sistemas públicos de salud en Chile, perteneciendo al fondo nacional de salud (FONASA).

Al enfocar el área de educación formal de los sujetos de estudio, llama la atención el hecho de que la totalidad de entrevistados poseen estudios desde educación media completa, teniendo la mayoría de los trabajadores portuarios sindicalizados estudios profesionales, ya sean técnicos o superiores en diversas áreas de especialización. Además, gran parte de los entrevistados da cuenta de que, fuera de la educación formal que poseen, han recibido certificaciones entregadas dentro del recinto portuario, tras la realización de cursos referentes al contexto laboral en que se desarrollan, especializándose así en diferentes labores portuarias específicas.

En lo relativo a la composición familiar de los trabajadores portuarios sindicalizados, en general, se evidencia una alta concentración de sujetos de estudio que poseen familias nucleares biparentales con hijos, siguiéndose el modelo de familia tradicional, el que históricamente se ha entendido en Chile como el jefe de familia, su cónyuge o conviviente (civil o, de hecho), y sus hijos y/o hijas.

En síntesis, el perfil sociodemográfico de los sujetos de estudio es el siguiente: hombres adultos jefes de hogar, de edades entre 50 y 60 años, pertenecientes a la clase media chilena, de acuerdo a los estándares y definiciones publicados por [cnnchile.com](http://cnnchile.com) (2019), con acceso al sistema de previsión de salud público del país, y educación formal igual o superior a la media completa de Chile, cuyos hogares cumplen los estándares de familia tradicional del país en cuestión.

Finalmente, viene a lugar destacar que, el perfil sociodemográfico transparentado en las paginas anteriores, representa a trabajadores portuarios sindicalizados, con contrato eventual o permanente, pertenecientes a cualquiera de las dos empresas concesionarias del puerto de Valparaíso, vale decir, Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL) y Terminal Pacífico Sur (TPS).

### 2.3.3. CATEGORÍA 2: CARACTERÍSTICAS DE LA CONCESIÓN DEL PUERTO DE VALPARAÍSO DE ACUERDO A LOS TRABAJADORES PORTUARIOS SINDICALIZADOS.

#### 1. Subcategoría Definición del término “sistema de concesiones”:

Realizado el análisis pertinente respecto a la presente subcategoría, se puede estipular que los sujetos de estudio conocen la definición del término “sistema de concesiones”, principalmente aplicado al puerto de Valparaíso, desarrollando la definición en base a sus experiencias antes y después del cambio de administración del puerto de Valparaíso. Para corroborar lo expuesto, se presentan los siguientes testimonios rescatados de la recolección de información:

*“El sistema de concesiones... cada cual que licita su... su lado no cierto, su lado de puerto, lo administra a su bien, o bien dicho lo arrienda a otros que podrían estar” (EntrevistadoN°3, 2019)*

*“Ehh... se basa fundamentalmente en que un determinado terminal, en este caso en el que trabajamos nosotros que es el número 2, consta de 3 sitios, y más espacio de acopio, entonces una empresa que concesiona eso le paga al Estado una cierta cantidad de dinero, y habilita ese espacio que se le entregó, lo mejora, lo implementa, etcétera, etcétera, ¿para qué?... para poder explotarlo durante un tiempo específico de años” (EntrevistadoN°5, 2019)*

Es entonces que se puede postular que los trabajadores portuarios sindicalizados se encuentran informados acerca del fenómeno de la concesión, más aún en lo referido al recinto laboral en que ejercen funciones, es por esto que se infiere que sus percepciones respecto al fenómeno se encuentran libres de patrones de subjetividad, pudiendo integrar a sus puntos de vista el conocimiento que poseen, lo que genera una percepción completa y significativa, situación útil para la presente investigación.

## 2. Subcategoría Evaluación del sistema de concesiones del puerto de

**Valparaíso:** Respecto a la evaluación que realizan los sujetos de estudio respecto al sistema de concesiones del puerto de Valparaíso, únicamente como modelo administrativo de carácter económico, se puede apreciar que, en su mayoría, poseen apreciaciones negativas acerca del mismo, evaluando la licitación del recinto laboral de manera desfavorable.

Es importante transparentar que la evaluación negativa es solo respecto al cambio de administración del puerto de Valparaíso como tal, es decir, solo el fenómeno de la concesión portuaria. Lo que se retrata a través de los siguientes relatos:

*“creo que mermo mucho el trabajo para la gente, para los eventuales, sobre todo. [...] tenemos que sumar la cantidad de mano de obra que se minimizó, antes donde trabajaban, no se po, dos mil, tres mil personas a lo mejor en un turno, baja ahora a 100, 150, entonces la cesantía se notó, no solamente en el puerto, si no que en todo Valparaíso”* (EntrevistadoN°11, 2019)

*“yo pienso que carece de muchas implicancias, por ejemplo, con respecto a los trabajadores... Porque... las concesiones siempre llevan a... a que no todo el mundo pueda tener acceso, digamos, a trabajar en el lugar que se va a licitar, o sea van a primar otros intereses de repente”* (EntrevistadoN°7, 2019)

Con lo anterior, se puede apreciar que la evaluación negativa de la concesión del puerto de Valparaíso, se genera por dos motivos: primero, debido a una baja en el acceso al trabajo de quienes cumplen sus funciones en el recinto laboral en cuestión, situación motivada por un incremento de la utilización de tecnología de punta en el área, lo que se tradujo en una disminución en el requerimiento de mano de obra para llevar a cabo diferentes faenas portuarias, y por ende, mayores niveles de cesantía, como se evidencia en los extractos de entrevista plasmados anteriormente. Y segundo, debido a que la concesión ha afectado de modo negativo a la ciudad de Valparaíso, entendiéndose que este es el contexto social en que se encuentra inmerso dicho fenómeno social, siendo no benéfico para la ciudad.



- 3. Subcategoría Opinión de la administración del puerto de Valparaíso tras la aplicación de la concesión:** Respecto a las percepciones que poseen los trabajadores portuarios sindicalizados acerca del cómo han llevado a cabo la administración del puerto de Valparaíso las empresas que lo concesionaron, los sujetos de estudio, mayoritariamente, se muestran tendientes a generar una opinión negativa de la misma, mostrándose disconformes con las dos empresas concesionarias del lugar.

Ahora bien, esta disconformidad se produce debido a diferentes factores que afectan directamente a los sujetos de estudio, lo que, con el paso del tiempo, ha provocado la pérdida de confianza y seguridad de los trabajadores portuarios sindicalizados para con las empresas en cuestión.

Todo lo anteriormente expuesto se puede refutar a través de los siguientes fragmentos:

*“preferiría que el Estado se hiciera cargo de la administración del puerto, en la cual entren varias empresas, un multi operador y no mono operador” (EntrevistadoN°4, 2019)*

*“de partida no muy bien, porque como siempre se ha dicho, todos los recursos que se generan en el puerto no van a la ciudad, y, además, no sé, como te dije antes, se dio una concesión, que supuestamente era del 2013 al 2030, y estamos a 2019 y nos están diciendo que va a durar hasta el 2021” (EntrevistadoN°9, 2019)*

*“creo que, porque ya están a un año y medio de terminar TCVL con un contrato, no debe ser la mejor, y por TPS, es un holding gigante que lo único que ha hecho es tratar de rescatar cosas para ellos, beneficios para ellos, y son anti impersonales, no son nada preocupados por la gente de Valparaíso, ni por su gente”  
(EntrevistadoN°12, 2019)*

Considerando esto, se puede inferir que las percepciones entregadas por los sujetos de estudio, manifiestan de diferentes formas que la opinión negativa que poseen hacia el ejercicio de la administración del puerto de Valparaíso se debe principalmente a tres factores:

Primero, el hecho de que la administración del lugar se encuentre a cargo sólo de dos empresas, las que se posicionan como mono operadores del puerto de Valparaíso, ya que esta situación reduce la cantidad de mano de obra que se requiere para el ejercicio de las faenas portuarias, a diferencia de la situación vivenciada por los sujetos de estudio antes del cambio de administración del puerto de Valparaíso. Es por esto, que los entrevistados muestran evidente preferencia por que el recinto se encuentre bajo la administración de multi operadores dirigidos por un órgano estatal, lo que aumentaría el requerimiento de mano de obra para las diferentes empresas operarias del lugar.

Segundo, la poca preocupación que han evidenciado las macroempresas por el personal que poseen, calificándolas de impersonales debido a la falta de empatía e interés que han mostrado por la situación real en que se encuentran los sujetos de estudio, realizando acciones primordialmente solo en beneficio de la misma empresa.

Y tercero, la inseguridad que manifiestan sentir los trabajadores portuarios sindicalizados, cultivada a base de las decisiones tomadas por las empresas, sin hacer parte de ellas a los sujetos de estudio, aun sabiendo que ellos son los principales afectados. Con el presente factor, se hace referencia especialmente a las decisiones relativas a la duración de la concesión, dado que las empresas han alargado o acortado los plazos de duración de la misma sin consulta y/o consentimiento de los trabajadores que en ellas brindan funciones laborales, quienes solo han sido informados una vez que ya se conoce el dictamen final tomado por las empresas concesionarias, que cabe destacar, afecta directamente a mediano y largo plazo a los sujetos de estudio.

#### 2.3.4. ANÁLISIS CONCLUYENTE CATEGORÍA 2.

Considerándose toda la información expresada dentro de cada una de las subcategorías de análisis de la presente categoría, se puede concluir que, de acuerdo a sus experiencias y opiniones, los sujetos de estudio conocen el sistema de trabajo en que se encuentran inmersos, vale decir, el sistema de concesiones del puerto de Valparaíso, sistema que caracterizan negativamente, evaluando su implementación de manera desfavorable debido a la disminución de trabajo, y por tanto mano de obra que significó.

Esta formulación se explica, en parte, debido a la actualización tecnológica que se ha llevado a cabo en el lugar desde el inicio del sistema de concesiones, implementando maquinaria y equipos de seguridad con tecnología de punta, lo que se ha traducido en una disminución e incluso eliminación de algunos puestos de trabajo.

Por otro lado, la evaluación desfavorable que realizan los sujetos de estudio hacia las empresas concesionarias del puerto de Valparaíso, encuentra sentido en el hecho de que las macroempresas llevan a cabo un régimen de mono operadores, siendo los únicos entes que tienen permitida su operación en el lugar, lo que genera que no todos los trabajadores habilitados para llevar a cabo su ejercicio laboral en el recinto en cuestión puedan hacerlo, situación que se potencia con lo impersonales que han demostrado ser las empresas.

Se rescata también, que los sujetos de estudio poseen una percepción igualmente negativa respecto a la administración que han generado las empresas concesionarias del bien público en cuestión, opinión fundada en la poca o nula preocupación que han demostrado las empresas para con sus trabajadores, lo que ha desembocado en un sentimiento constante de insatisfacción creciente en los trabajadores, evidenciando altos grados de cesantía dentro del grupo social.

A este malestar, se suma el sentido identitario que poseen los trabajadores con la ciudad en que viven, ya que además de identificar cambios negativos entre ellos, evidencian que la concesión del puerto de Valparaíso ha sido perjudicial para la ciudad en sí, notando mayor empobrecimiento de la misma desde el cambio de administración del recinto portuario, situación que los inquieta, ya que consideran que parte de las ganancias que generan las macroempresas en cuestión debiesen tributar, de manera casi obligatoria, en la ciudad que las acoge.

De igual manera, se rescata del análisis realizado, el hecho de que los sujetos de estudio manifiestan un sentimiento de inseguridad en aumento, debido al cuestionamiento constante acerca de la duración que tendrá la concesión del puerto de Valparaíso, por parte de una de las empresas, ya que en diferentes situaciones han sido alertados e informados acerca de un truncamiento en la duración del mismo, disminuyendo el plazo de concesión de 30 a 7 años, lo que ha provocado un sentimiento de incomodidad e inestabilidad en los sujetos de estudio, hecho sumado al malestar sentido al no ser hechos parte de estas decisiones, siendo solo informados de la misma, aun cuando son los principales afectados.

En conclusión, los sujetos de estudios consideran que es necesario que la administración del puerto de Valparaíso deje de estar en manos sólo de dos grandes empresas, prefiriendo una administración estatal, o bien privada pero con multi operadores, lo que creen fervientemente significaría un beneficio para ellos, ya que se generarían nuevamente mayores espacios laborales que traigan consigo un aumento en el requerimiento de mano de obra, y además, produciría que los trabajadores portuarios sindicalizados puedan retomar su confianza en las empresas, estabilizando el nivel de seguridad que adquieren por medio de la realización de sus trabajos.

### 2.3.5. CATEGORÍA 3: CARACTERÍSTICAS DE LAS CONDICIONES DE VIDA DE LOS TRABAJADORES PORTUARIOS SINDICALIZADOS DE VALPARAÍSO SEGÚN SUS TESTIMONIOS.

- 1. Subcategoría Definición del término “condiciones de vida”:** Según el análisis de la información recabada a través de los instrumentos pertinentes, se puede establecer que, en su mayoría, los sujetos de estudio poseen nociones básicas acerca de la definición del término “condiciones de vida”, pudiendo a través de sus experiencias definir las mismas. El análisis reflejado se puede evidenciar a través de los siguientes relatos:

*“Condiciones de vida son las... a ver, lo que se refiere a tu forma diaria de compartir con tu familia, de compartir con tu trabajo, de ver las satisfacciones de cada persona en su diario vivir, de encontrarte satisfecho de lo que estás haciendo y de lo que entrega a su familia, o a sus pares” (EntrevistadoN°2, 2019)*

*“la condición de vida yo creo que es el bienestar de cada uno que tiene, cómo disfruta su vida” (EntrevistadoN°11, 2019)*

*“Por lo que yo entiendo, condiciones de vida, cierto, son a las que toda persona aspira, a tener un mejor estándar de vida, a tener para sus hijos una buena educación, casa propia, que se yo, que no te falte...” (EntrevistadoN°13, 2019)*

En base a lo manifestado anteriormente, se considera que los sujetos de estudio poseen un manejo suficiente del fenómeno en cuestión, pudiendo comprenderlo y explicarlo, justificando con sus vivencias cotidianas, cuáles son sus condiciones de vida y cómo son afectadas por el sistema en que se encuentran inmersos, por lo que, las percepciones rescatadas a partir de los relatos entregados, cuentan con la sabiduría necesaria para generar análisis profundos y validos respecto a ellas.

- 2. Subcategoría Variación en las condiciones de vida antes y después de la concesión del puerto de Valparaíso:** De acuerdo a los testimonios recabados, y su pertinente análisis, se puede establecer que los trabajadores portuarios sindicalizados se encuentran divididos al momento de evidenciar una variación en sus condiciones de vida antes y después de la concesión del puerto de Valparaíso, descubriéndose aquí dos diferentes posibles repercusiones del fenómeno administrativo que se estudia sobre el fenómeno social investigado.

La situación expuesta, se justifica dado que, en su mayoría, los sujetos de estudio no identifican variaciones existentes en sus condiciones de vida, al comparar el mencionado fenómeno antes y después de la concesión del puerto de Valparaíso, manteniéndose estas iguales en todo momento. Lo que se evidencia en los siguientes testimonios:

*“Mira la verdad mis... particularmente yo, no ha variado mucho, no ha variado ni tampoco he sentido que ha sido un gran beneficio la llegada de esta concesionaria, ¿ya?, inclusive para la misma ciudad”*

(EntrevistadoN°10, 2019)

*“yo en la otra empresa que trabajaba hasta antes de la concesión también era contratado permanente, también tenía contrato indefinido, así que la variación mía... no ha sido de mayor diferencia”*

(EntrevistadoN°2, 2019)

Sin embargo, causa relevancia que, contrario a lo esperado de acuerdo al constructo social generado, los trabajadores portuarios sindicalizados que sí visualizan una variación en sus condiciones de vida antes y después del cambio de administración del recinto portuario en cuestión, manifiestan que dicha variación ha sido positiva, viéndose mejoradas sus condiciones de vida, siendo estas mejores en la actualidad. Lo plasmado en este párrafo puede ser ratificado a través de los siguientes relatos:

*“antes de la licitación yo trabajaba en una empresa en la cual yo era preferencial, pero para hacer como, como era el trabajo esta específicamente en verano, para hacerme un sueldo muchas veces tenía que recurrir a la práctica de repetirme turnos, y trabajar más del tiempo necesario, estar dos o tres días dentro del puerto para juntar y pasar un año más o menos estable. Después de la licitación esa esa preocupación para mí no se vio, porque ya al tener turnos más o menos asegurados por una redondilla y tener un contrato de trabajo, se mejora la estabilidad familiar, o sea, yo sé que a fin de mes estando contratado voy a llegar con un sueldo a la casa, entonces creo que el tema de la mejora se ve cuando hay una licitación, pero si es que fuera para todos igual” (EntrevistadoN°1, 2019)*

*“ahora como te digo, tengo un régimen más estructurado de mis turnos, más o menos sé cuánto voy a ganar mensualmente, no tengo que andar luchando pa allá y pa acá, si agarro algo allá, o algo por acá, entonces yo encuentro que es mejor” (EntrevistadoN°9, 2019)*

Teniéndose todo esto en cuenta, se puede plantear que, si bien en la sociedad, sobre todo en la comunidad de Valparaíso, existe la creencia de que las condiciones de vida de los trabajadores portuarios se vieron afectadas negativamente con la llegada las empresas concesionarias y la puesta en marcha de la concesión del recinto portuario, en la realidad, la situación es diferente, evidenciándose que estas condiciones de vida no han sido mayormente afectadas, manteniendo una estabilidad antes y después de la concesión en cuestión.

Sin embargo, en los casos que las condiciones de vida de los sujetos de estudio efectivamente han vivenciado un cambio, este ha sido positivo, siendo afectado el fenómeno directamente por un aumento y/o estabilización de los ingresos económicos que reciben los sujetos de estudio, lo que entrega seguridad a los mismos, además, de una estructuración de sus tiempos, pudiendo distribuir de una manera satisfactoria los tiempos destinados al trabajo y aquellos para realizar actividades de recreación, lo que de acuerdo a los testimonios mejora considerablemente sus condiciones de vida, entendiendo que este es un fenómeno social completamente subjetivo.



- 3. Subcategoría Influencia generada por la concesión del puerto de Valparaíso sobre las condiciones de vida de los trabajadores portuarios sindicalizados:** Respecto a la búsqueda de una posible influencia de la concesión del puerto de Valparaíso sobre las condiciones de vida de los sujetos de estudio, en su mayoría, los entrevistados manifestaron identificar una influencia positiva sobre sus condiciones de vida, pese a que no existe una variación evidente en dicho fenómeno social antes y después del cambio de administración del recinto portuario. Lo anterior, se debe principalmente a diferentes beneficios sociolaborales percibidos por los sujetos de estudio, los que poseen gran importancia para ellos. La situación identificada se logra evidenciar a través de los siguientes testimonios:

*“Bueno yo creo honestamente que mi vida familiar se vio beneficiada con el tema, porque fui una de las personas que estuvo inserto, y afortunadamente toque un contrato, pero yo creo que eso va más por la función que yo ejercía dentro del puerto, porque mucha gente que hacía función de movilizador o estibador, ellos no tenían contrato, por lo tanto sus condiciones de vida no cambiaron mucho más que entregarles equipos de trabajo, que se regularizó todo este tema”*

(EntrevistadoN°1, 2019)

*“dentro de esa variable hay una mejora, pero no diría yo que es tanto más mejor gracias a la concesión, porque si bien se mejoraron algunas, otras también no se sostienen en el tiempo”*

(EntrevistadoN°5, 2019)

Se rescata entonces, que si bien la concesión del puerto de Valparaíso es visualizada por los sujetos estudiados como un factor negativo en lo relativo a su implementación y puesta en marcha, debido a todas las situaciones ya evidenciadas en el presente documento, en cuanto al cómo ha afectado dicho factor en sus condiciones de vida, tras hacer un balance general, se obtiene que la concesión del lugar en cuestión incide positivamente en el fenómeno estudiado, aunque los trabajadores portuarios sindicalizados ponen énfasis en la importancia que tiene para ellos el que esta situación sea para todos igual, pretendiendo que la totalidad de involucrados sean influidos



positivamente, con cambios que se mantengan en el tiempo, y no solo una mayoría con cambios no sostenibles en el tiempo ni trascendentes. Esta situación deseada por parte de los trabajadores portuarios sindicalizados, se desencadena debido a que manifiestan vivenciar altos grados de desigualdad entre los trabajadores que poseen contrato a modo permanente, y quienes cumplen funciones eventuales por obra o faena portuaria, ya sean de la empresa Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL) o Terminal Pacífico Sur (TPS).

Dicha desigualdad, se genera y justifica debido a diferencias en lo relativo a beneficios socioeconómicos que perciben los trabajadores con estos dos diferentes tipos de contrato, dado que, manifiestan sentir mayor seguridad, tanto personal como familiar, al poseer un contrato sin fecha de caducidad, significándose esto para los sujetos de estudio cierta estabilidad y tranquilidad al ser quienes mantienen económicamente sus hogares.

Debido a lo anterior, es que por medio de diferentes manifestaciones sociales realizadas en la ciudad de Valparaíso, los trabajadores portuarios sindicalizados han exigido a las empresas concesionarias del recinto portuario de la ciudad, la contratación de personal a modo permanente, buscando que se reduzca la brecha de desigualdad existente entre los miembros del grupo social, sin embargo, poco u omiso caso han realizado los entes privados a esta solicitud, lo que ha generado que la sensación de desigualdad existente se mantenga e incluso incremente entre los trabajadores en cuestión.

Cabe destacar, que esta situación no solo es transparentada por los trabajadores que poseen contratos de tipo eventual, es decir, que aquellos trabajadores con contrato permanente también evidencian y manifiestan esta desigualdad que merma sobre las condiciones de vida de quienes poseen contrato eventual, situación que no hace más que referenciar la colaboración que se da entre los trabajadores que forman parte de este gremio, buscando entre ellos siempre las mejores condiciones de vida para todos, y luchando arduamente para que todo trabajador portuario pueda verse beneficiado con la concesión del puerto de Valparaíso, y no solo la mayoría.

### 2.3.6. ANÁLISIS CONCLUYENTE CATEGORÍA 3.

En síntesis, tras el análisis integral de cada una de las subcategorías, se puede estipular que los sujetos de estudio poseen nociones acerca de sus condiciones de vida, lo que les permite comprender el cómo ellas se ven afectadas con la concesión del puerto de Valparaíso, considerándose que este es el contexto sociolaboral en que se encuentran cotidianamente inmersos.

Teniendo esto en consideración, se rescata que los trabajadores portuarios sindicalizados de Valparaíso caracterizan sus condiciones de vida, principalmente, de dos formas:

Un primer grupo, las comprende no influidas por la concesión del puerto de Valparaíso, entregándole relevancia al poco o nulo aumento en los ingresos que perciben, y evidenciando que los cambios generados por la nueva administración no han sido los adecuados, y tampoco se han mantenido en el tiempo.

Y, un segundo grupo, visualiza que sus condiciones de vida han sido influidas positivamente por la concesión del puerto de Valparaíso, entregando gran valor a que sus preocupaciones se han visto disminuidas, ya que, el cambio de administración del recinto portuario generó una estabilización de los ingresos económicos que perciben los sujetos de estudio, y también una estructuración del trabajo, lo que les ha permitido poder disponer de sus tiempos, sabiendo cuando tienen jornada laboral y cuando poseen tiempo disponible para dedicar a sus familias o actividades de recreación social.

Todo lo estipulado anteriormente, no hace más que referir y dar sustento al enmarque conceptual realizado dentro de la investigación respecto del fenómeno social de las condiciones de vida, ya que, se comprueba, a través de los diferentes testimonios expresados, la subjetividad que posee de manera inherente dicho fenómeno, situación que al mismo tiempo, de acuerdo a la autora Antonella Picchio (2009), lleva a generar ambivalencias y dobles perspectivas en las percepciones de los sujetos que se estudian, tal y como las retratadas dentro del análisis de la presente categoría.

Es importante aquí dar a conocer que, si bien los sujetos de estudio, mayoritariamente no se encuentran de acuerdo con el sistema de concesiones, si reconocen que este no ha sido perjudicial para ellos influyendo negativamente sobre sus condiciones de vida, dado que en muchos casos el nombrado fenómeno se ha mantenido estable, y en otros ha mejorado, aun así, procuran buscar siempre diferentes métodos para que la totalidad de trabajadores portuarios sean receptores de los diferentes beneficios que les ha entregado el cambio de administración del recinto laboral a sus condiciones de vida, sin importar el tipo de contrato o función que ejerzan dentro del puerto de Valparaíso, generándose así una subsistencia sostenible y digna para todos los involucrados, lo cual representa la característica y finalidad primordial de la búsqueda de condiciones de vida optimas.

Finalmente, cobra relevancia destacar que quienes han visualizado cambios positivos en sus condiciones de vida, han hecho referencia a los dos factores principales desde los que se aborda el fenómeno: el tiempo y los ingresos económicos, trasparentando que gracias a la mejora y/o estabilización de ellos, sus condiciones de vida se han visto favorecidas de diferentes formas, mejorando las dimensiones políticas, sociales, culturales, espaciales, materiales, biológicas, conductuales, psicológicas y morales componentes de la condición de vida.

### 2.3.7. ANÁLISIS CATEGORIAL INTEGRAL CONCLUYENTE.

En síntesis, al hacer referencia al perfil sociodemográfico de los trabajadores portuarios sindicalizados de la ciudad de Valparaíso, como ya se ha mencionado, en principio se alude a personas de género masculino, quienes se encuentran en edad adulta avanzada, posicionándose como sujetos prontos a jubilar, lo que es conocido en Chile, según la plataforma en línea MasPensión.cl (2017), como el acto administrativo en que un trabajador pasa a una situación de inactividad o pasividad laboral, lo que en hombres se genera tras haber alcanzado la edad de 65 años.

Lo anterior, genera relevancia dado que se produciría un cambio importante en la situación socio laboral de los trabajadores portuarios sindicalizados, pasando de ser trabajadores activos, que, según sus relatos, trabajan arduamente con la finalidad de generar ingresos suficientes para subsistir, a ser trabajadores inactivos o pasivos, que dependen de una pensión para mantenerse ellos y sus familias, considerando aquí que, además, en su mayoría los sujetos investigados transparentan que sus hogares son de tipo nucleares biparentales, encontrándose compuestos por ellos, representando la figura de jefes de hogar, sus cónyuges o convivientes, y sus hijos.

Ahora bien, antes de estipular la importancia e impacto de lo mencionado en los párrafos anteriores, es necesario hacer énfasis en que los ingresos de los trabajadores portuarios sindicalizados investigados se encuentran por sobre el sueldo mínimo chileno, siendo estos de entre 400.000 y 600.000 pesos, clasificando los sujetos de estudio como pertenecientes a la clase media chilena, ya que *“las personas que integran la clase media [...] presentan un nivel socioeconómico superior al de los individuos que forman la clase baja”* (Gardey & Pérez, 2016).

Sin embargo, específicamente en Chile, de acuerdo a la plataforma en línea cnnchile.com (2019), la clase media chilena corresponde a aquellos hogares cuyos ingresos económicos fluctúan entre los 600.000 y 2.000.000 de pesos mensuales, por lo que, los sujetos de estudio se posicionarían como parte de la clase media protegida de Chile, siendo estas familias que *“representan el fiel testimonio del valor del trabajo, del mérito y del esfuerzo. Bajo la convicción y único propósito de darle a su familia y seres queridos una mejor calidad de*

*vida. Pero, que [...] existen situaciones que pueden poner en riesgo todos sus progresos y bienestar” (Ministerio de Desarrollo Social y Familia, 2019).*

Es importante tener en cuenta lo plasmado anteriormente, dado que es conocido el hecho de que la situación de personas jubiladas en Chile tiende a la precariedad, por lo que los sujetos de estudio, al encontrarse prontos a la edad de inactividad laboral, se ven propensos a que sus condiciones de vida disminuyan, sobre todo en lo relativo al factor económico que aborda de manera directa al fenómeno mencionado, ya que, se verían afectados sus ingresos mensuales, lo que a su vez influiría negativamente en sus posicionamientos sociales, pasando de pertenecer a la clase media chilena, a ser parte de la clase baja, comúnmente conocida como clase en condición de precariedad o vulnerabilidad socioeconómica.

La situación estipulada, se explica debido a que, de acuerdo a la plataforma en línea de Fundación Sol Chile (2019), la pensión promedio de los nuevos jubilados hombres en Chile corresponde a un valor mensual de 252.000 pesos, cifra que se encuentra bajo tanto del valor del sueldo mínimo chileno, como de los sueldos actuales de los investigados, reflejándose aquí la importancia de la edad en que se encuentran la mayoría de los sujetos investigados.

Se percibe, además, que los sujetos de estudio en su totalidad poseen algún tipo de previsión de salud, encontrándose su mayoría afiliados al Fondo Nacional de Salud (FONASA). Al mismo tiempo, se precisó que la totalidad de los trabajadores portuarios sindicalizados poseen como mínimo estudios de educación media completa, encontrándose también una concentración importante de entrevistados con estudios profesionales, ya sea técnicos o superiores.

Dicha situación, no hace más que hablar del alto grado de conciencia social que poseen los trabajadores portuarios sindicalizados, ya que, además, los mismos se encuentran constantemente involucrados en diferentes procesos de formación y capacitación en temáticas sociales, referidas principalmente al sistema de concesiones en que están inmersos y a las faenas laborales que ellos realizan. Conjuntamente, dicha conciencia social se traduce en que los trabajadores en cuestión simpatizan y se adhieren a diferentes manifestaciones sociales, tanto de la ciudad como del país, en que se exige justicia y equidad social para todos y cada uno de los ciudadanos y ciudadanas de Chile.

Con todo esto, se concluye que la caracterización sociodemográfica de los trabajadores portuarios sindicalizados de la ciudad de Valparaíso realizada, se encuentra completamente susceptible a cambios con el paso del tiempo, pudiendo variar negativamente en los tópicos concernientes a los ingresos económicos y los rangos etarios de los sujetos de estudio, lo que influirá a mediano o largo plazo sobre sus condiciones de vida, y las dimensiones política, social, cultural, espacial, material, biológica, moral, conductual y psicológica que componen el fenómeno en cuestión.

En lo referido concretamente al cambio de administración del puerto de Valparaíso, siendo este el sistema de concesiones de dicho lugar, resalta el hecho de que los sujetos de estudio se encuentran completamente al tanto de la situación, conociendo de manera íntegra qué es y cómo funciona la concesión aplicada al puerto de Valparaíso por las empresas Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL) y Terminal Pacífico Sur (TPS), demostrando evidente preocupación por el tema, lo que se manifiesta claramente en el hecho de que los involucrados llevan a cabo un proceso constante de formación referida a la concesión del recinto portuario, lo que genera que mantengan actualizados sus conocimientos al respecto.

Se identifica así, que los sujetos de estudio poseen una apreciación negativa acerca de la puesta en marcha del sistema de concesiones, y de la administración del recinto portuario que han llevado a cabo las empresas concesionarias, evaluando lo anterior de manera desfavorable, tanto para ellos como trabajadores del lugar, como para la ciudad que alberga a las empresas en cuestión.

Dicha percepción negativa, es generada a partir de diferentes factores que los sujetos de estudio han observado y/o vivenciado a través de sus trayectorias de vida ejerciendo funciones laborales en el puerto de Valparaíso.

El principal factor que influye en esa percepción, hace referencia al hecho de que las empresas concesionarias tienen la particularidad de ser mono operadoras, significando esto que únicamente esas empresas poseen la facultad de explotar el puerto de Valparaíso, lo que ha provocado una baja considerable de la mano de obra requerida para realizar ciertas faenas portuarias, generando altos índices de cesantía dentro del grupo social del que se habla.

Además, al hecho estipulado anteriormente, se suma que las concesiones portuarias a lo largo de todo Chile han sido realizadas por las familias más ricas económicamente del país, siendo estas los grupos Von Appen, Matte, Claro, entre otros, lo que se traduce en que dichas familias sean dueñas del país, utilizando como medio para esto la división de Chile mediante las concesiones de los diferentes puertos, como por ejemplo el puerto de Valparaíso, lo que ha generado que las familias en cuestión se sigan enriqueciendo constantemente, situación que los trabajadores portuarios sindicalizados pretenden frenar, solicitando el cambio de administración del puerto de Valparaíso a través de diferentes manifestaciones sociales, lo que emana exclusivamente de la alta conciencia social que poseen los trabajadores en cuestión.

A todo esto, se adiciona el hecho de que, con la llegada de las concesionarias al lugar, se comenzó la implementación y utilización de maquinarias y equipos con tecnologías de última generación, situación que produjo como efecto secundario la eliminación de algunos puestos de trabajo, debido a que se sustituyó la mano de obra humana por elementos tecnológicos.

Otro factor influyente en la percepción negativa que se posee de la concesión portuaria, dice relación con lo impersonales que son las empresas concesionarias, manifestando aquí, en reiteradas ocasiones, que dichas macroempresas demuestran poca preocupación por el personal que les brindan servicios laborales, y por la ciudad en que se encuentran.

Además, se analiza que la percepción negativa que poseen los trabajadores portuarios sindicalizados respecto a la concesión del puerto de Valparaíso, se funda en diferentes sentimientos de inseguridad y desigualdad que vivencian los involucrados, situación explicada debido a que las macroempresas han generado cambios, y tomado diversas decisiones que afectan de manera directa a los sujetos de estudio, sin previa consulta a ellos.

Respecto a esto, la decisión unilateral que mayor desacuerdo causó ente los trabajadores en cuestión, alude a una disminución del tiempo de duración de la concesión del terminal 2 del puerto de Valparaíso, siendo este el área correspondiente a la empresa TCVÁL. Este desacuerdo se explica debido a que, en un comienzo, el plazo de la concesión tendría una duración total de treinta años, lo que se redujo a un plazo de siete años, dejando desamparados



a los trabajadores portuarios sindicalizados que pensaban y esperaban tener estabilidad laboral en la empresa en cuestión.

Debido a esto, los sujetos investigados transparentan que, desde el año 2018 a la fecha, han manifestado de diferentes maneras el descontento que poseen con las empresas concesionarias del puerto de Valparaíso, haciendo evidente para la sociedad en su conjunto la percepción negativa que poseen de las mismas, y de la modalidad en que se ha implementado el fenómeno de la concesión del recinto portuario, siendo el factor relativo a la temporalidad el que afecta de manera directa, y negativa, en sus condiciones de vida.

Ahora bien, al poner el foco directo en el fenómeno de las condiciones de vida, este es descrito por los sujetos de estudio de manera tal que dejan a entrever el conocimiento que poseen respecto al tema, dado que entregan nociones tendientes a especificar que el fenómeno en cuestión es aquello que ocurre en la vida cotidiana, identificando y reconociendo, de diferentes maneras, que este es afectado directamente por el factor económico y el factor tiempo.

Teniéndose esto en cuenta, es momento de manifestar que, entre los trabajadores portuarios sindicalizados, existen dos maneras de visualizar sus condiciones de vida:

Un primer modo, en que manifiestan que sus condiciones de vida no han sido influidas por la concesión del puerto de Valparaíso, vale decir, que se han mantenido iguales antes y después de la implementación de dicha concesión.

Lo que se justifica debido a que los sujetos de estudio partidarios de esta apreciación, no identifican que el factor económico se haya visto beneficiado con la aplicación y puesta en marcha del sistema de concesiones, es decir, no hay variación de este, manteniendo los mismos ingresos antes, durante y después de la llegada de las empresas concesionarias, y, por tanto, no visualizando una variación en sus condiciones de vida.

Y, un segundo modo, en que se deja a entrever que las condiciones de vida de los sujetos de estudio han sido influidas positivamente por el fenómeno de la concesión portuaria, situación debida a que los tiempos de los trabajadores se han estructurado y estabilizado, pudiendo saber cuándo poseen tiempo libre y cuando tienen que trabajar, lo que según los relatos es positivo para manejar una vida sin preocupaciones que afecten a los involucrados, manteniendo una salud mental de calidad.



Junto a esto, se percibe que los sujetos que se encuentran en edades adultas avanzadas, reconocen que han sufrido diferentes consecuencias físicas a causa del sistema de trabajo antes de la concesión portuaria en el recinto laboral en cuestión, como, por ejemplo, desgastes óseos en tobillos, rodillas y caderas, pérdida de cabello y disminución visual, y también, se identifica afectada la salud mental de los sujetos mencionados, debido al encontrarse sometidos a altos niveles de estrés y preocupación. Sin embargo, estas situaciones han cambiado tras la licitación del recinto laboral, generando mejoras tanto de la salud física como mental de los afectados, beneficiándose al mismo tiempo sus condiciones de vida.

A pesar de lo anterior, sobresale el hecho de que no existe diferencia entre las percepciones de los trabajadores portuarios sindicalizados de edades adultas juveniles y aquellos de edades adultas avanzadas respecto a la influencia del cambio de administración del recinto laboral sobre el fenómeno social que se estudia, percibiendo todos por igual que sus condiciones de vida han sido influidas positivamente, o no influidas, por la concesión del puerto de Valparaíso, es decir, la situación expuesta dentro de los párrafos anteriores.

Es importante aclarar que, bajo ninguna circunstancia las dos diferentes percepciones plasmadas en el presente inciso dependen de la empresa a la que brinden o hayan brindado servicios laborales los trabajadores portuarios sindicalizados, dado que las percepciones descubiertas se encuentran mezcladas, identificándose en trabajadores de una misma empresa cualquiera de los dos puntos de vista.

Esta situación requería una adecuada explicitación, debido a que, si bien los trabajadores describen a las empresas Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL) y Terminal Pacífico Sur (TPS) como impersonales y despreocupadas por el bienestar de los trabajadores, esto no afecta directamente sobre las condiciones de vida de los trabajadores portuarios estudiados. Sin perjuicio de lo anterior, dicha situación manifiesta la falta de regulación por parte del Estado en temáticas relacionadas con los trabajadores que brindarán servicios en la concesión que se ejecute, dado que la legislación existente y vigente solo abarca protocolos de acceso y desarrollo de una concesión, vinculados principalmente a factores económicos, dejando completamente de lado la temática social.

A modo de dar fin al presente análisis, se puede estipular que, como se planteó dentro del Marco Teórico del presente documento, las condiciones de vida efectivamente se ven influidas por los factores económicos y temporales de las personas, entendiendo como factor económico lo relativo a los ingresos mensuales, y como factor temporal lo concerniente a la distribución que realiza una persona de sus tiempos.

Teniéndose esto en consideración, se concluye que dichos factores no afectan en igual medida al fenómeno de las condiciones de vida, pudiendo influir ambos de diferentes formas, como, por ejemplo, en el caso del presente estudio, en que, debido a la alta conciencia social que poseen los trabajadores portuarios sindicalizados (de acuerdo a lo arrojado por el perfil sociodemográfico levantado), han sido capaces de separar entre los efectos producidos por la concesión del puerto de Valparaíso a la totalidad de afectados, incluyendo a la ciudad en que se encuentran inmersos, y los efectos producidos para ellos como trabajadores involucrados, identificando que como modelo de administración no ha sido la mejor opción, basando dicha apreciación en los cambios temporales manifestados durante el último año y en el poco o nulo aumento salarial, pero que, sin embargo, la concesión del recinto portuario ha generado cambios positivos para ellos, produciendo estabilidad en sus condiciones de vida al estandarizar tanto sus ingresos económicos como sus tiempos de vida cotidiana, situación que deja a entrever las distintas influencias de los factores estipulados sobre las condiciones de vida.

#### 4. PLANTEAMIENTO TEORÍA EMERGENTE

Para comenzar, es necesario expresar que, de acuerdo a Gustavo Mariluz (2007), una teoría emergente es una elaboración y formulación teórica que da cuenta de la interpretación de los datos que se obtienen en una investigación, surgiendo dicha teoría por medio de la inducción y/u otros caminos que se elijan, siendo esta nueva teoría coherente, pertinente y armónica con los datos obtenidos, procurando no generar tensión entre dichos datos y la formulación de la teoría.

Ante esto, cabe mencionar que existen dos tipos de teorías emergentes, las cuales son, según Rubén Cuñat (2007) la teoría sustantiva, que da cuenta de realidades humanas singulares, alimentándose de los datos recolectados, y la teoría formal, que presenta una realidad deseable, también formulada de acuerdo a los datos recolectados, siendo necesario que en un primer momento se genere una teoría sustantiva que, posteriormente, de paso a una teoría formal.

Viene a lugar, a priori la formulación de la teoría emergente pertinente, estipular que las condiciones de vida se ven afectadas de manera directa por la concesión del puerto de Valparaíso, dado que esta genera una influencia importante sobre los ingresos económicos y el tiempo de los trabajadores portuarios sindicalizados, afectándose así, todas las dimensiones componentes del fenómeno social que se estudia.

Cabe recordar que se entiende que las condiciones de vida son afectadas por el factor económico debido a que, según Antonella Picchio (2009), las condiciones de vida de la población dependen de un salario, entendiéndose así que variarán de acuerdo a los ingresos económicos mensuales que perciba cada persona, destinando el mismo a la subsistencia personal y familiar.

Al mismo tiempo, se hace necesario transparentar que el fenómeno social en cuestión es afectado por el factor temporal, *“ya que por ejemplo políticas sociales, dentro de un Estado, pueden mejorar las condiciones de vida de la población”* (DeConceptos.com, 2019), concluyendo así que el fenómeno social varía dependiendo de la situación temporal en que se encuentre una persona en un determinado contexto social.

Ahora bien, considerándose lo descrito en los párrafos anteriores, además de los datos recabados, y el acabado análisis realizado de los mismos, junto a los lineamientos conceptuales ya existentes respecto al fenómeno de las condiciones de vida, es que se propone, a modo de teoría emergente sustantiva, lo siguiente:

Las condiciones de vida de los trabajadores portuarios sindicalizados de Valparaíso, si bien son influidas directamente por los factores mencionados, estos les impactan de diferentes formas, pudiendo afectarles cada uno por sí solo, los dos de manera positiva o negativa, o uno de manera negativa y el otro de manera positiva, es decir que, los factores de los que depende el estudio de las condiciones de vida, son independientes el uno del otro, pudiendo analizarse así solo el factor temporal, o solo el factor económico, estudiando la influencia de ellos sobre las diferentes dimensiones de la condición de vida.

En cuanto a la influencia del factor económico sobre las condiciones de vida de los sujetos estudiados, se puede establecer que esta ha sido positiva, ya que se ha generado una regularización y estandarización de los ingresos económicos mensuales que perciben los trabajadores portuarios sindicalizados, lo que ha recaído en diferentes mejoras en las dimensiones social, espacial, material y biológicas componentes de las condiciones de vida de los trabajadores estudiados.

En cambio, el factor temporal ha generado tanto influencias positivas como negativas sobre el fenómeno social que se estudia, por un lado, la influencia positiva se debe principalmente a la estabilización de los tiempos de los sujetos investigados, permitiéndoles estructurar y organizar satisfactoriamente sus vidas cotidianas, librándolos con esto de situaciones estresantes y preocupaciones excesivas, sin embargo, por otro lado, la influencia negativa se sustenta en que no se ha generado seguridad ni estabilidad en los trabajadores portuarios sindicalizados, lo que se explica debido a una alta variación en este factor según las necesidades de cada empresa concesionaria del puerto de Valparaíso, extendiendo o acortando el plazo de duración de la concesión sin consultar o hacer parte de dichas decisiones a los trabajadores involucrados. Estas situaciones, han repercutido directamente sobre las condiciones de vida de los sujetos investigados, causando que las dimensiones cultural, moral, conductual y psicológica se vean alteradas de diferentes modos, ya sea positiva o negativamente según lo descrito.

Es importante hacer mención, a que la dimensión política ha sido afectada, de diferentes maneras, por los dos factores influyentes en las condiciones de vida, debido a que, las decisiones que toman los sujetos de estudio, si bien se generan en función de sus ingresos económicos, en el último tiempo también han dependido de la situación temporal en que se encuentran, debido a la reducción en el plazo de la concesión.

En conclusión, se obtiene como teoría emergente formal, un aporte al estudio de las condiciones de vida, postulando la forma en que se ve afectado dicho fenómeno social por los factores que ya se conocían, siendo estos lo económico y lo temporal, identificando que, la manera en que dichos factores generan una implicancia sobre las condiciones de vida, y en específico, sobre las dimensiones que la componen, va a depender exclusivamente de cada caso que se estudie, y los factores económico – temporales en que se encuentre, afectando cada factor de modo independiente sobre cada una de las dimensiones componentes del fenómeno social de las condiciones de vida.

## **CAPÍTULO V: HALLAZGOS DE LA INVESTIGACIÓN**

## 1. PRESENTACIÓN

El capítulo que se estructura en las siguientes páginas, surge una vez encontrándose ya finalizado el análisis completo de la presente investigación, tanto de cada categoría, como de la intercepción de estas, lo que ha generado el descubrimiento de diferentes situaciones y tópicos que no pretendieron ser investigados al comienzo del estudio en cuestión, pero que, sin embargo, han surgido dentro del mismo, siendo considerados importantes de destacar por quien suscribe el presente documento.

Es importante mencionar que, el material que se presentará a continuación, también responde a descubrimientos realizados al generar la teoría emergente del fenómeno social en cuestión, considerándose componentes importantes ya que no se habían considerado a priori el estudio realizado.

En síntesis, el capítulo presente posee información novedosa e importante para ser utilizada y/o estudiada por medio de posibles investigaciones sociales a surgir, referidas a diferentes temáticas sociales que se desenvuelven en el contexto social estudiado referido a las concesiones portuarias.

Es aquí donde radica la relevancia del capítulo en cuestión, dado que posibilita el estudio de los diferentes hallazgos a estipular, lo que significaría la obtención de futuros resultados con altos grados de importancia e impacto social.

## 2. HALLAZGOS

En primer lugar, concluido el análisis categorial de la totalidad de información recolectada, se plasmarán aquellos hallazgos que representan información novedosa que no pretendió ser estudiada y/o indagada, pero que, sin embargo, ha sido trasparentada por los sujetos investigados y rescatada por la investigadora, lo que, si bien es relevante y necesario de ser expuesto, no suponen descubrimientos exclusivos producidos por la investigación llevada a cabo.

Se descubre como información relevante, extraída del perfil sociodemográfico levantado de los trabajadores portuarios sindicalizados, el hecho de que, en su mayoría, los sujetos investigados poseen estudios Técnicos Universitarios o Superiores Universitarios, es decir, que poseen un título profesional acreditado por el Estado de Chile.

Respecto a esto, se establece a partir de la información recolectada, por medio de los instrumentos cualitativos aplicados, que existe un universo variado de áreas de experticia de los sujetos investigados, siendo estas las áreas de enfermería, tecnología en alimentos, computación, contabilidad, pedagogía, mecánica, ingeniería en prevención de riesgos, entre otras.

Ahora bien, pese a lo anterior, dichos trabajadores portuarios sindicalizados con formación profesional, no ejercen su profesión en el lugar que brindan servicios laborales, es decir, el puerto de Valparaíso, en ninguna de las dos empresas concesionarias del mismo, las cuales son Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL) y Terminal Pacífico Sur (TPS). Esta situación llama la atención, debido a que, muchas de las áreas profesionales mencionadas podrían ser efectivamente útiles dentro del recinto laboral en cuestión, siendo requeridas de diferentes maneras, para variadas faenas portuarias, y con distintos objetivos, lo que se encontrarían a favor tanto de los mismos trabajadores involucrados, como de las empresas empleadoras.

Debido a esto, es que se percibe como un hallazgo importante de la investigación realizada la nula relación entre la formación profesional de los trabajadores portuarios sindicalizados, y sus desempeños laborales, lo que cuestiona, entre otras cosas, la preocupación y validación que se le entrega a la formación de los trabajadores, y al mismo tiempo al trabajador en sí, tanto en el recinto portuario como en la sociedad chilena.



Además, debido a esto, se abre una interrogante que debe ser respuesta por los sujetos de estudio en quienes se da esta situación, cuestionamiento que hace referencia al por qué elegir brindar servicios laborales en el puerto de Valparaíso, y en cada empresa en específico, en vez de ejercer en lugares que se validen sus profesiones, lo que, se considera, abre una posible nueva investigación social, que se centre en el fenómeno estipulado en los párrafos anteriores, justificando así la información planteada como un hallazgo importante arrojado por la presente investigación.

Otro hallazgo importante, dice relación con el sentimiento de desilusión que poseen los trabajadores portuarios sindicalizados para con la concesión portuaria realizada por las empresas Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL) y Terminal Pacífico Sur (TPS).

Dicha situación, se explica debido a que, antes del inicio de la concesión del puerto de Valparaíso, y durante los primeros años posterior a la puesta en marcha de la misma, se había prometido a los trabajadores involucrados que la concesión tendría una duración total de 30 años, con posibilidad de extensión, y que, por tanto, los trabajadores que brindaran servicios a las empresas concesionarias tendrían trabajo asegurado por los mismos 30 años.

Sin embargo, a fines del año 2018, transcurridos 5 años desde el inicio de la concesión portuaria del terminal 2 correspondiente a la empresa TCV, se ha dado a conocer a diferentes medios de comunicación relacionados con el recinto laboral, el hecho de que la concesión del recinto portuario llegará a su fin en el año 2020, debido a diferentes problemáticas de carácter socioeconómicas-ambientales, es decir, que solo durará 7 años, cifra muy por debajo de lo prometido a los trabajadores portuarios sindicalizados al comienzo del cambio de administración del puerto de Valparaíso.

Lo anterior, sumado al hecho de que los trabajadores involucrados se enteraron de esta situación solo por los medios de comunicación, ha producido dentro del grupo sociolaboral la sensación de promesa incumplida, generando inestabilidad en ellos, además de dudas constantes acerca del futuro laboral que les depara el término de la concesión del recinto portuario, y un creciente sentimiento de desilusión hacia la mencionada empresa concesionaria.

Además, la situación estipulada ha sido una motivación para generar diferentes manifestaciones sociales por parte de los trabajadores en cuestión dentro de la ciudad, exigiendo por medio de las mismas que la empresa que reducirá el tiempo de la concesión portuaria, entregue explicaciones y/o soluciones paliativas viables a los trabajadores, referidas al futuro de los mismos una vez se ponga término a la administración por parte de la empresa TCVAL.

Todo esto, se considera un hallazgo relevante naciente de la investigación social realizada, debido a que es importante conocer la real situación en que se encuentran los trabajadores portuarios sindicalizados de Valparaíso, visualizando y entendiendo el porqué de las diferentes manifestaciones sociales que se han producido en la ciudad, logrando evitar así las diferentes especulaciones producidas por la ciudadanía respecto a dicha temática.

Se extrae, además, como hallazgo de la presente investigación un tema que en la actualidad ha sido muy mencionado y promovido en la ciudad de Valparaíso, especialmente desde la Ilustre Municipalidad de la ciudad, siendo este la necesidad de que exista una política pública de carácter social que regule las concesiones portuarias en diferentes ámbitos, lo que cada vez se hace más indispensable conociendo las diferentes situaciones que aquejan a los trabajadores portuarios sindicalizados.

Dicha política social faltante para la ejecución de concesiones portuarias, poseería como principal finalidad, que a las empresas que concesionen recintos portuarios se les exijan ciertos estándares de calidad respecto a los trabajadores que les brinden servicios laborales, evitando, por ejemplo, la situación que se está dando hoy en día en los trabajadores de la empresa Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL), quienes han sido víctimas del sistema concesionario, siendo avisados que quedarán sin trabajo en el año 2021 debido a problemas internos de la empresa que los aloja, rompiendo así la promesa laboral que se les había presentado.

Otro objetivo de la esperada política pública, se basaría en regularizar y estabilizar los ingresos económicos y turnos de trabajo de los trabajadores portuarios, de tal manera que estos permitan una subsistencia adecuada de los involucrados y sus familias, sin mayores desigualdades socioeconómicas entre los trabajadores de cualquier empresa y con cualquier tipo de contrato, lo que influiría de diferentes maneras positivas sobre las condiciones de vida

de dichos trabajadores al mejorar los factores económicos y temporales que afectan al fenómeno social que se estudia.

Finalmente, la política pública que se busca instaurar, pretendería que las empresas que concesionen un recinto portuario no tributen únicamente al Estado chileno, y más bien tributen, ya sea en su totalidad o parcialmente, a las ciudades que las albergan.

Esto se justifica debido a que, de diferentes formas, se ha evidenciado, por parte de los trabajadores portuarios sindicalizados y de la ciudadanía en general, el hecho de que, desde el inicio de la concesión portuaria, la ciudad de Valparaíso lejos de verse beneficiada, se ha empobrecido aún más, aumentando al mismo tiempo los niveles de cesantía dentro de dicha ciudad.

Es así que se demuestra la necesidad de generar una política pública que regularice la temática concerniente a las concesiones portuarias en Chile, siendo esto un hallazgo de la presente investigación social al transparentar la urgente solicitud de los trabajadores portuarios sindicalizados para que exista esta ley, ya que, lejos de preocuparse solo por cómo les afecta la concesión del recinto laboral a ellos como trabajadores involucrados, demuestran una ferviente preocupación por la totalidad de la ciudadanía.

Teniéndose en consideración la información estipulada en el presente inciso, es que se considera otro hallazgo relevante la necesidad de transparentar los puntos anteriores en los diferentes medios de comunicación masivos que se refieren a las temáticas portuarias actuales, mostrando a través de ellos la realidad que vivencian los trabajadores portuarios, libre de ornamentas que dificulten una auténtica comprensión de la situación de sus condiciones de vida.

Lo anterior, debido a que, tanto la investigadora como el colectivo de investigación, han sido testigos de que dichos medios de comunicación se han referido a estas problemáticas de manera tal que han hecho entender a la sociedad en general que el único problema de los trabajadores portuarios sindicalizados dice relación con lo económico, lo que, si bien si les afecta, es solo una parte de la situación en que se encuentran.

Con esto, se pretende visualizar, y hacer comprender a la sociedad, que la problemática de los trabajadores portuarios sindicalizados responde a un fenómeno multifactorial, que incluye, además del factor económico, la

distribución de sus tiempos, sus futuros sociolaborales, las desigualdades entre trabajadores portuarios, la poca validación profesional que se les entrega a los mismos dentro del recinto portuario, y el empobrecimiento latente, tanto del gremio, como de las ciudades en que se ejecutan las concesiones portuarias, lo que, a corto, mediano y largo plazo, afecta de diferentes maneras sobre las condiciones de vida de los sujetos en cuestión y sus familias.

En síntesis, cabe resaltar que la visualización de la situación reflejada anteriormente, produciría una desmitificación de la problemática portuaria, transparentando para la sociedad chilena la real situación de los trabajadores en cuestión, lo que, puede generar, entre otras cosas, un apoyo comunitario para la proposición de la política pública social faltante y necesitada.

Todo esto, finalmente produciría que nazca y se ponga en ejecución la esperada ley de puertos, que vendría a mejorar las condiciones de vida, tanto de los trabajadores portuarios, como de las ciudades en que se pongan en marcha los proyectos de concesiones portuaria, lo que trae a resaltar la importancia de todos los hallazgos arrojados del análisis de los datos de la presente investigación social.

En segundo lugar, se presenta a continuación aquel hallazgo que ha sido encontrado en la presente investigación social de manera exclusiva, entendiéndose por aquello que no podría haber sido identificado en otros estudios sociales, teniéndose como determinante, además, que los trabajadores estudiados no lo explicitaron, sino que ha sido descifrado por la investigadora que suscribe el presente documento. Dicho descubrimiento es el siguiente:

El término de la concesión del terminal 2 del puerto de Valparaíso, correspondiente a la empresa Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL), si bien es visualizado de manera negativa por los trabajadores portuarios sindicalizados, debido a diferentes factores ya revisados y analizados, presenta una oportunidad para el recinto portuario en cuestión, la cual podría beneficiar tanto a los trabajadores del recinto laboral, como a la totalidad de habitantes de la ciudad de Valparaíso.

Dicha oportunidad identificada por la investigadora, encuentra sus fundamentos en el hecho de que una próxima y nueva administración privada que se ejerza sobre el recinto portuario, comenzaría su actuar teniendo en consideración las diferentes exigencias que han manifestado los trabajadores

portuarios involucrados, además, de las propuestas de políticas públicas sociales y requerimientos varios que ha presentado la Ilustre Municipalidad de Valparaíso en relación al puerto de la ciudad.

Sin contar, además, que posiblemente dicha nueva administración sea ejercida por entes privados diferentes a los que hoy en día administran los puertos chilenos, los que, como ya se ha presentado, corresponden a las familias más ricas del país, y como consecuencia dueñas del mismo.

Toda esta situación, entregaría la posibilidad de que el puerto de Valparaíso vuelva a posicionarse como puerto principal de Chile, lugar que había perdido debido a las diferentes manifestaciones que mantuvieron paralizadas las faenas portuarias del lugar durante largos periodos, sobre todo posterior al anuncio del término de la licitación del terminal 2 del lugar ejercida por la empresa TCV, otorgándole así la posición de puerto principal de Chile al recinto portuario de San Antonio.

A la pérdida de posicionamiento señalada anteriormente, se suma como factor motivante de dicha situación el progresivo empobrecimiento que ha sufrido la ciudad de Valparaíso, lo que se debe a que el puerto de la ciudad, como principal ente que genera ganancias dentro de la misma, no tributa sus utilidades parcial ni totalmente en Valparaíso, lo que ha generado que la ciudad pase de ser un lugar turístico y llamativo, a llamar la atención solo debido a sus coloridos, los cuales en los últimos años han transmitido principalmente sentimientos de tristeza, despreocupación y pobreza, causando que se produzca un constructo social que visualiza a la ciudad como un puerto abandonado y conformista, al aceptar que entes privados concionen el bien máspreciado que posee la ciudad, correspondiente al puerto de Valparaíso, sin generar cuestionamientos ni poner requisitos a las empresas concesionarias, entregando las ganancias generadas por el esfuerzo de trabajadores y ciudadanos únicamente a dichas empresas privadas y al Estado de Chile.

El cambio de esta situación, con una nueva administración privada que entregue real valía al puerto de Valparaíso, y a la ciudad en sí, generaría, el reposicionamiento del lugar como puerto principal del país, lo que se lograría, además de lo anterior, debido a las siguientes causales:

Primero, el término del trabajo informal en el recinto portuario, lo que ha sido promovido por los diferentes sindicatos relacionados con el lugar, regularizando y transparentando la integración de nuevos trabajadores al puerto de Valparaíso, eliminando la afiliación por cercanía, ya sea por lazos consanguíneos o por afinidad, lo que ha producido en parte, el término y/o pérdida de peso de las llamadas familias portuarias en el lugar.

Y segundo, la creación de una carrera portuaria, tan válida como una carrera profesional, la que se ha establecido por medio de la implementación de requerimiento para el ingreso de trabajadores al puerto de Valparaíso, mediante la medición y comprobación de diferentes competencias laborales, las cuales se basan en el ejercicio de un trabajo libre de corrupción, sin vicios, sin robos, y con conciencia preventiva, lo que abarca, entre otras cosas, el uso apropiado de los elementos de protección personal que se disponen para los trabajadores, creando así un lugar seguro para trabajar, cuyos riesgos recaen ya no en el trabajador, sino en la naturaleza del trabajo.

Finalmente, como se presentó al comienzo del presente hallazgo, todo lo anterior contribuiría a generar una oportunidad valiosa para el puerto y la ciudad de Valparaíso, la que produciría la ansiada mejora en las condiciones de vida de los trabajadores portuarios del lugar, y de la ciudad en sí, reposicionándose como puerto principal chileno, y recobrando cada una de las dimensiones que lo hacían único, importante y llamativo dentro del país.

En síntesis, todo lo anterior, se justifica debido a que el término de la administración portuaria ejercida por la empresa Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL) en el terminal 2 del recinto portuario, produciría la posibilidad de ingreso de una nueva empresa privada, que efectivamente posea como eje central la conciencia social, generando así que los lineamientos básicos que posea para llevar a cabo la administración del puerto de Valparaíso armonicen con los requerimientos de las autoridades y la comunidad de la ciudad, siendo además benéficos para los trabajadores del lugar y sus condiciones de vida, considerándolos actores fundamentales dentro del recinto portuario, y no sólo mano de obra para llevar a cabo actividades laborales que beneficien a la empresa.

## **CAPÍTULO VI: CONCLUSIONES DE LA INVESTIGACIÓN**



## 1. PRESENTACIÓN

El capítulo que se presenta en las siguientes páginas, refleja la última información obtenida de la investigación social cualitativa realizada, generándose así, por medio de este, la finalización del Proyecto de Título llevado a cabo durante el año 2019 por quien suscribe el documento, en el marco de la malla curricular de la carrera Trabajo Social de la Universidad de Valparaíso.

Considerándose esto, este último apartado pretende realizar un fin armónico de la información expuesta en la totalidad del documento, apoyándose en los principios utilizados y producidos por el mismo para demostrar lo necesario del estudio, y las utilidades que ha generado.

Con la finalidad de cumplir el objetivo retratado en el párrafo anterior, es que dentro del presente capítulo se encontraran conclusiones tendientes a generar reflexiones finales, en un principio, acerca de la pregunta que se ha buscado responder a través de toda la investigación, y los objetivos que se han formulado para dar una apropiada resolución a la misma.

Para continuar, se concluirá respecto del Marco Teórico – Referencial levantado para el adecuado estudio del fenómeno social de las condiciones de vida, así también, del Diseño Metodológico utilizado para llevar a cabo la investigación social cualitativa realizada, plasmando la pertinencia de la utilización de estos dos puntos.

Al mismo tiempo, se desarrollarán conclusiones relacionadas con el desarrollo de la disciplina del Trabajo Social en el contexto social de la investigación, y con el desarrollo general de la disciplina, manifestando lo importante que es para el estudio del fenómeno social de las condiciones de vida.

Finalmente, se expondrán reflexiones referentes a las políticas públicas que regulan dicho fenómeno, y la situación local de dichas políticas públicas, demostrando por medio de esto, una vez más, la importancia del estudio del fenómeno que se desarrolló, y sintetizando todo el trabajo realizado en la presente investigación social cualitativa.



## 2. CONCLUSIONES

### 2.4. CONCLUSIONES DEL MARCO TEÓRICO

Las conclusiones relativas al enmarque teórico realizado con la finalidad de entregar sustento y justificar la realización de la presente investigación, se pueden dividir principalmente en dos: primero, aquellas referentes al marco conceptual del fenómeno social estudiado, siendo este las condiciones de vida, y segundo, aquellas relacionadas con el marco teórico referencial del fenómeno de las concesiones, el que se considera importante debido a su influencia sobre las condiciones de vida de los trabajadores investigados.

Considerando esto, en primer lugar, se concluye que la conceptualización utilizada para comprender el fenómeno de las condiciones de vida, fue suficiente y apropiada para poder definir y describir el concepto, de manera tal que generara los recursos necesarios para saber cómo abordar su estudio, y cómo poder indagar acerca de este fenómeno en un determinado grupo social.

Pese a esto, se cree que dicho fenómeno en la actualidad ha sido vagamente estudiado y analizado, lo que genera la inexistencia de lineamientos teóricos que propongan posibles puntos de vista desde los que abordar las condiciones de vida. Sin embargo, debido a esta insuficiencia, se generó en base a la información conceptual disponible, una estructura que contextualizó el fenómeno, facilitando así el ser indagado de una manera completa en la sociedad, y en específico, dentro del gremio estudiado.

Lo anterior, además fue posible, debido a la realización de una cronología del fenómeno en cuestión, en la cual se estipularon los factores que lo afectan, y las dimensiones que son afectadas dentro de él, lo que fue realizado en base a la integración de la definición y descripción del concepto, de acuerdo a la información disponible y seleccionada por la investigadora para trabajar el fenómeno social.

Por todo esto, se concluye que, si bien se considera que el material disponible y utilizado permitió la realización adecuada del estudio, es necesario complementar la información disponible, integrando a ella, por ejemplo, lineamientos teóricos como el formulado por la investigadora en el presente documento, en el apartado denominado “Teoría Emergente”, en los que se

expliquen las múltiples causas y consecuencias del fenómeno de las condiciones de vida, lo que permitiría poseer una base teórica sólida, y no solo conceptual del fenómeno social, que aporte al desarrollo de futuros estudios e investigaciones sociales, que se enfoquen directamente en las condiciones de vida, vislumbrando y dando peso a su influencia en las personas y sus vidas cotidianas.

En segundo lugar, respecto al enmarque teórico del fenómeno de las concesiones, se concluye que la teoría seleccionada y utilizada, denominada "*Teoría del Acto Mixto*", propuesta a través de discusiones disciplinares, ha sido lo suficientemente consistente para la realización de la presente investigación, permitiendo la comprensión de la complejidad del fenómeno y un adecuado manejo del mismo para llevar a cabo la investigación. Esta situación se explica principalmente por el hecho de que dicha teoría se posiciona desde un punto intermedio, es decir, consensual, de las teorías existentes en la época, aportando una visión más moderna del fenómeno de las concesiones.

Pese a lo anterior, se afirma que es necesario actualizar los lineamientos teóricos existentes, dado que la teoría utilizada, aun siendo considerada la más moderna, corresponde al año 1999, por lo que, si bien es adecuada y cubre el fenómeno en su totalidad, se hace de vital importancia producir teorías, o actualizar dicha teoría, de acuerdo a la situación de la sociedad contemporánea, entendiéndose por esto, los cambios sociales que se han desarrollado en la última década, especialmente a partir del año 2010.

Para lograr lo anterior, se piensa necesario generar nuevas discusiones disciplinares respecto al fenómeno aludido, siguiendo los mismos lineamientos y paradigmas, con la finalidad no de cambiar la teoría existente, sino que solo actualizar conceptos y términos que posibiliten una comprensión más acabada y completa teniendo en cuenta la actualidad y la sociedad globalizada.

Junto a lo expresado, se hace relevante la necesidad de generar lineamientos teóricos chilenos, es decir, que se realicen estudios dentro del país que generen nuevas teorías acerca de la temática de las concesiones, necesidad que se justifica debido a que muchas obras y lugares públicos chilenos han sido entregados a concesión, haciéndose vital poseer teorías que traten el fenómeno en cuestión desde los puntos de vista de Chile, considerándose aquí que las teorías existentes abarcan el fenómeno únicamente desde un punto de vida global o mundial.

Ahora bien, en lo relativo al marco referencial utilizado para poseer nociones de estudios similares a la temática que se estudió, relativa a los sistemas de concesiones, se considera que la elección realizada fue adecuada para poseer ejes delimitantes de la investigación claves, los que aportaron al desarrollo total de la investigación.

Ante esto, cobra relevancia destacar que al indagar acerca de posibles referencias, se encontró amplitud de resultados relativos a la temática, por lo que se resuelve que el mencionado fenómeno se encuentra suficientemente explorado, en diferentes áreas, inclusive en relación a sus repercusiones sociales, por lo que, se cuenta con suficientes referentes para posibles investigaciones, y, finalmente, se cree que se escogieron los mejores, más pertinentes y mayormente relacionados con la temática investigada, aportando óptimamente al desarrollo del presente estudio social.

## 2.5. CONCLUSIONES DEL DISEÑO METODOLÓGICO

Al hacer referencia al Diseño Metodológico utilizado para llevar a cabo la presente investigación, se concluye que la utilización de una metodología de enfoque cualitativo, guiada principalmente por los lineamientos propuestos por Hernández, Fernández & Baptista (2010), en su libro “*Metodología de la Investigación*”, permitió abarcar el fenómeno de estudio de manera pertinente, ya que entregó a la investigadora la posibilidad de comprender y profundizar el fenómeno estudiado, referido a las condiciones de vida, de manera exhaustiva, mediante la exploración de la información recolectada desde las opiniones, experiencias y sentimientos de los entrevistados.

Lo anterior, además, se debe al hecho de que el Diseño Metodológico utilizado comprendió al mismo tiempo la aplicación de un estudio no experimental, lo que generó que no se manipulará libremente la información obtenida, recolectando datos en un tiempo único para después describirlos mediante el uso de códigos o categorías generadas por la misma información obtenida, lográndose así un análisis íntegro, limpio y real acerca de las percepciones que poseen los trabajadores portuarios sindicalizados respecto a la influencia que tuvo la concesión del puerto de Valparaíso en sus condiciones de vida.

Ahora bien, en cuanto a la pregunta que guió la realización de la investigación, se concluye que existe una diversidad de percepciones acerca de la implicancia que ha tenido la concesión del puerto de Valparaíso sobre las condiciones de vida de los trabajadores portuarios que han brindado o brindan servicios laborales en las empresas Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL) o Terminal Pacífico Sur (TPS) pertenecientes al “*sindicato profesional de empleados de bahía*”, las que principalmente tienden a ser positivas, percibiendo que la licitación del lugar significó una mejora para ellos como trabajadores involucrados y sus familias, sin embargo, no se puede negar la existencia de percepciones que no refieren influencia alguna de la concesión del recinto portuario sobre las condiciones de vida, ya que estas percepciones se encuentran cercanas en cantidad a las positivas mencionadas anteriormente.

La información estipulada en el párrafo anterior, solo pudo ser concluida gracias a la eficacia que tuvo el planteamiento de los objetivos de la investigación en cuestión, tanto del objetivo general, como de los objetivos específicos, ya que debido a ellos se logró analizar de una manera adecuada la totalidad de percepciones respecto a la temática, significándose esto que, tras caracterizar sociodemográficamente a los sujetos estudiados, identificar sus percepciones respecto a la concesión del puerto de Valparaíso, y describir las percepciones que poseen de la influencia de dicha concesión sobre sus condiciones de vida, se logró sintetizar que efectivamente hay una influencia positiva del cambio de administración del recinto portuario sobre las condiciones de vida de los trabajadores del lugar, debido a una estabilización de sus ingresos económicos, y de sus tiempos de trabajo y vida personal, pese a que dicha administración posee evaluaciones y opiniones negativas.

Se considera, además, que la selección de la muestra de estudio mediante la aplicación de los criterios de inclusión y exclusión, contribuyó a que la aplicación de los instrumentos de recolección de datos seleccionados para ser utilizados arrojaran información fidedigna y susceptible de ser analizada, generando análisis completamente relacionados con la temática de la investigación, la pregunta guía y los objetivos a alcanzar, lo que finalmente, se tradujo en la formulación de una nueva teoría, o teoría emergente, del fenómeno de las condiciones de vida.

En síntesis, se concluye que la investigación realizada cumple con todos los criterios de rigor que la regían, por lo que, el Diseño Metodológico utilizado ha sido completamente pertinente y útil para la realización del estudio social cualitativo que se presenta, logrando develar todas y cada una de las percepciones acerca de las implicancias que tuvo la concesión del puerto de Valparaíso sobre las condiciones de vida de los trabajadores portuarios sindicalizados, permitiendo además crear una nueva propuesta teórica para la explicación y el estudio del mencionado fenómeno social.

## 2.6. CONCLUSIONES DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS

En lo relativo a Políticas Públicas chilenas que se refieran a la temática específicamente de las concesiones, se estipula que efectivamente en Chile existe el Decreto con Fuerza de Ley (DFL) 164 denominado “Ley de Concesiones de Obras Públicas”, generado en el año 1991 y actualizado en el año 1997 mediante el DFL 956, que mantiene el mismo nombre.

Dicho Decreto con Fuerza de Ley, ya estipulado dentro del Contexto Institucional del presente documento, se encarga de presentar y especificar protocolarmente toda la materia relativa a la definición de las concesiones, su adjudicación y aplicación mediante diferentes etapas, sus contratos y subcontratos, lo relativo a la infraestructura que será concesionada, el desarrollo de una concesión y la fiscalización de la misma por medio del Ministerio de Obras Públicas, posibles infracciones de la empresa concesionaria, y la duración y termino de la concesión, todo desde el punto de vista de la relación establecida entre el Gobierno de Chile, representado por el Ministerio de Obras Públicas, y el ente privado que licite determinado bien público, es decir, la empresa concesionaria.

Es importante mencionar aquí que existe un apartado referido especialmente a la concesión de caminos y otras concesiones especiales, dentro de las que no son mencionadas ni tratadas las concesiones portuarias, aun cuando es conocida la importancia de los puertos para el país, su desarrollo y crecimiento socioeconómico.

Es debido a lo estipulado anteriormente, que la investigadora que suscribe el presente documento, concluye principalmente lo siguiente:

Primero, que se consolida como una necesidad urgida el generar actualizaciones al Decreto con Fuerza de Ley 956, de manera que se renueve la Política Pública chilena relativa a concesiones de obras públicas, debido a que se plantea que una legislación realizada en el año 1997 se encuentra totalmente desactualizada para ser aplicada en el año 2019, 22 años después, siendo esta inadecuada para realizar concesiones de obras públicas contemporáneas, no abarcando el fenómeno enteramente y desde los puntos de vista que se necesitan en la actualidad chilena.

Segundo, que se propone incluir, en una posible actualización de dicha política pública, las concesiones de puertos chilenos como una concesión especial, que requiera protocolos y tratos diferentes a otras concesiones de obras públicas del país, lo que se justifica en el alto grado de importancia que poseen los puertos de Chile para el desarrollo del país, dado que estos entregan gran parte de los ingresos y utilidades económicas que percibe el Estado chileno.

Y, tercero, que se considera un requerimiento prioritario, el integrar una mirada social a la “Ley de Concesiones de Obras Públicas”, enfoque que regule las licitaciones desde lo social, relacionado esto con los trabajadores que brindan servicios a las empresas concesionarias, y con las ciudades en que se desarrollen dichas licitaciones, de manera que así, las concesiones que se apliquen en el país armonicen con la ciudadanía, no generando contrastes con ella, y además, favorezcan a la mano de obra que trabaje para las empresas licitantes, entregándoles diferentes beneficios de carácter socioeconómico que les brinden confianza y estabilidad, de modo que, las concesiones de obras públicas chilenas no solo signifiquen una mejora para las empresas concesionarias y el Estado de Chile, sino que, por medio de adecuadas medidas sociales, se mejoren las condiciones de vida de los trabajadores y la ciudadanía que alberga a los bienes concesionados, velando siempre por el bienestar general de la totalidad de personas involucradas.

Lo anteriormente especificado se consensua, debido a que, el Estado de Chile al permitir la implementación de concesiones de obras públicas bajo esta política pública caduca y obsoleta, permite que los trabajadores que brindan servicios laborales a las empresas concesionarias queden desamparados, sin ningún tipo de seguridad social que los resguarde, dejando así que los beneficios socioeconómicos a los que accedan dichos trabajadores involucrados dependan en su totalidad de la voluntad de los entes privados concesionarios.



Ahora bien, específicamente en la ciudad de Valparaíso, existe una propuesta local de Política Pública, denominada “Ley Valparaíso”, propuesta que ha surgido desde el organismo municipal de la ciudad, mismo que se ha encargado de promover dicha propuesta con la finalidad de lograr que emerja oficialmente como Ley.

Por medio de dicha propuesta de ley, la Ilustre Municipalidad de Valparaíso solicitó al Estado de Chile y al Congreso Nacional *“que se impulse una ley que dictamine que las empresas portuarias tributen en las ciudades con el objetivo que los gobiernos municipales inviertan en proyectos e iniciativas de carácter social los nuevos ingresos generados por la actividad portuaria”* (Municipalidad de Valparaíso, 2017), lo que se debe principalmente a que *“Hoy, los puertos no tributan en sus ciudades. Las utilidades se van a Santiago, dejando a Valparaíso y a otras comunas sin los recursos para avanzar en un mayor desarrollo y calidad de vida de millones de personas”* (Municipalidad de Valparaíso, 2017).

Ante esto, el organismo municipal mencionado, comenzó la recolección de firmas de ciudadanos, tanto en línea como física, con la finalidad de fundamentar la solicitud de trámite de política pública. Dicha recolección de firmas, logró llegar a un total de 15.218 solo por medio de la solicitud en línea, sumando una cantidad indeterminada de firmas en formato papel.

Pese a lo anterior, al día de hoy, se sigue esperando que la propuesta municipal en cuestión sea agregada a la agenda del gobierno de Chile, no existiendo aún intentos de tramitaciones legales de la política pública denominada “Ley Valparaíso” por parte de los poderes Ejecutivos ni Legislativos. Ante esto, de acuerdo a la página en línea de Bio Bio Chile (2019), el alcalde Jorge Sharp Fajardo, autoridad municipal de la ciudad de Valparaíso, ha solicitado al presidente Sebastián Piñera, en diferentes ocasiones, generar instancias de reunión que produzcan como resultado la agilización del proceso de legislación respecto a la Ley de Puertos, esperando así que dicha política pública surja y sea puesta en marcha, sin embargo, esta solicitud no ha sido recepcionada por el órgano Ejecutivo del país.



Así, se concluye que la propuesta de política pública generada a nivel local, plasma claramente los requerimientos que poseen tanto los trabajadores portuarios como la ciudadanía de Valparaíso, extendiendo esta situación, además, a otras comunas afectadas por los sistemas de concesiones portuarias, por lo que, se considera que la denominada “Ley Valparaíso” posee total consistencia y justificación para ser tramitada en el Congreso Nacional, y decretada oficialmente como ley de Chile, o, de lo contrario, formar parte de una modernización del Decreto con Fuerza de Ley 956, el que se encuentra obsoleto, y además, carece de una perspectiva social, como se vio anteriormente. Lo manifestado en este párrafo, se justifica debido a que, a través de esta nueva política pública, se abarcaría la temática social inexistente en el Decreto con Fuerza de Ley 956, entregándole además a los sistemas de concesiones portuarias la importancia que poseen en el país dado el sustento económico que le entregan al mismo, produciendo, además, que se actualice la “Ley de Concesiones de Obras Públicas”, generándose una legislación más adecuada para los tiempos actuales por los que atraviesa el país.

## 2.7. CONCLUSIONES RELATIVAS AL TRABAJO SOCIAL

Una vez ya culminado el desarrollo del presente estudio social cualitativo, es necesario presentar, de manera clara y detallada, las conclusiones que logró obtener quien redacta el presente documento desde la perspectiva del Trabajo Social en el contexto que se llevó a cabo la investigación en cuestión, entendiéndose que este se refiere a la concesión del puerto de Valparaíso.

Ante esto, es necesario destacar, primeramente, que el contexto en que se trabajó y se desarrolló la investigación social en cuestión, es posible visualizarlo de dos formas: primero, como un ambiente de trabajo portuario, es decir, de diferentes labores ejercidas dentro de un determinado recinto marítimo portuario, y segundo, como la situación del trabajo por faenas, entendiéndose este como trabajo realizado por obreros mediante diferentes tipos de turnos rotativos.

Teniéndose esto en consideración, se concluye que dentro del trabajo portuario, el desarrollo del Trabajo Social como profesión y disciplina es prácticamente invisible, dado que, en la minoría de empresas portuarias que efectivamente se encuentran Trabajadores o Trabajadoras Sociales, estos profesionales se hallan inmersos dentro del departamento de Recursos Humanos del ente privado, haciéndose cargo de labores principalmente administrativas y de relaciones públicas de la empresa a la que brindan servicios, no existiendo un área social que tenga como principal finalidad el bienestar de los trabajadores involucrados que le brindan servicios a las empresas privadas que ejercen sus funciones dentro de los recintos portuarios, por lo que, los Trabajadores y/o Trabajadoras Sociales de la institución no ejercen completamente la profesión que poseen, considerándose aquí, además, que existe una variada gama de profesionales de diferentes áreas que poseen las competencias necesarias para ejercer en un departamento de Recursos Humanos.

En lo relacionado al trabajo por faenas, se concluye que el Trabajo Social como profesión es completamente inexistente, debido a que los trabajadores que realizan este tipo de trabajo poseen contrato eventual, es decir, que no se encuentran ligados formalmente a una determinada empresa, sino que, más bien, solo son llamados a trabajar cuando se les necesita, lo que genera que este tipo de trabajadores no posean ningún tipo de seguridad o beneficio

social, manteniéndose sus situaciones sociales totalmente abandonadas por parte de la empresa privada a la que brindan servicios laborales. Es importante señalar aquí, que este tipo de trabajo no solo es ejercido dentro del puerto de Valparaíso, sino que también, en obras mineras, desalinizadoras, de construcción, entre otras, ligadas principalmente a concesiones de obras públicas.

En síntesis, se concluye que la disciplina del Trabajo Social, en el contexto investigado, posee un camino muy largo por recorrer y descubrir, siendo importante que se integre en dicho contexto laboral eficaz y eficientemente, con la finalidad de así, tras la creación de departamentos sociales en las empresas que trabajan tanto dentro de recintos portuarios, como en diferentes tipos de trabajo por faena, lograr salvaguardar a los trabajadores que les brinden servicios laborales, centrándose en promover y resguardar el bienestar de los mismos, haciendo cumplir a las empresas con diferentes requisitos y estándares sociales básicos para que los trabajadores mantengan condiciones de vida personales y familiares a lo menos estables. Es así, que finalmente se plantea que el Trabajo Social portuario y/o en trabajo por faenas representa en sí un nuevo campo de trabajo para la disciplina del Trabajo Social, en el cual, existen diversas y novedosas labores y funciones por realizar para con los obreros que en dichos campos laborales ejercen.

Ahora bien, desde el punto de vista del Trabajo Social en general, se concluye tras el desarrollo del presente estudio social que, se logra divisar lo importante y necesaria que es la existencia de una figura social en todo tipo de trabajo y/o ejercicio laboral, inclusive dentro del trabajo portuario y/o por faenas, siendo este el contexto estudiado.

La situación anterior, se explica debido a que, por medio de los profesionales del área social, se permite regular y velar por el factor social dentro de las empresas privadas, generando así que los trabajadores involucrados por medio de cualquier tipo de contrato con dichos entes privados, posean efectivamente buenas condiciones de vida, y por tanto, un alto grado de bienestar, lo que significaría generar un real cambio social en los entes privados, cumpliéndose así con uno los principios básicos y fundamentales que posee la profesión del Trabajo Social y su ejercicio profesional ético.

## 2.8. CONCLUSION FINAL

Dando término al desarrollo de la presente investigación social cualitativa, la investigadora que subscribe este documento concluye que, gracias a la totalidad de conocimientos teóricos aprehendidos durante el proceso de formación académica profesional llevado a cabo en el transcurso de la carrera Trabajo Social perteneciente a la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Valparaíso, fue posible realizar un levantamiento del Marco Teórico y del Diseño Metodológico apropiado para entender y analizar el fenómeno estudiado, concerniente a las condiciones de vida de los trabajadores portuarios sindicalizados, y así mismo, posibilitar un adecuado estudio en base a dicha temática.

La situación estipulada, permitió que se generará una indagación teórica profunda y apropiada respecto a la temática estudiada, lográndose, tras una ardua filtración de contenido, distinguir entre los lineamientos teóricos conceptuales pertinentes para desarrollar el fenómeno teóricamente, y aquellos lineamientos que trataban de otros fenómenos similares, como, por ejemplo, el bienestar o la calidad de vida, tocando dentro de estos macro fenómenos, la temática de las condiciones de vida a modo de componente de los mismos, no entregándole la importancia que en sí mismo posee desde la mirada social.

Así también, mediante la mixtura de conocimientos y competencias que la mencionada formación académica profesional le entrego a quien subscribe este documento, se logró realizar la investigación social en cuestión bajo el enfoque metodológico que se consideró más apropiado para el estudio, dado que, mediante una revisión bibliográfica adecuada, sumada a los saberes previos de la investigadora, se consensuó el hecho de que un enfoque de tipo cualitativo entregaría mayores posibilidades para comprender el fenómeno estudiado, dado que permitiría indagar en el mismo desde las diferentes perspectivas de los sujetos investigados, y en un contexto cómodo que les permitiera hablar libremente de la temática en cuestión, evitando posibles omisiones de información, y obteniendo un análisis limpio y libre acerca de las condiciones de vida de los trabajadores portuarios sindicalizados.

Al mismo tiempo, los diferentes conocimientos prácticos adquiridos por la investigadora que estructura este documento, aprehendidos a través de la realización de las prácticas profesionales de Trabajo Social de caso y familia, grupo y comunidad, solicitadas en la malla curricular de la carrera profesional cursada como requisitos para poder realizar el Proyecto de Título que se presenta, han permitido el desarrollo de diferentes destrezas que posibilitaron llevar a cabo el trabajo de campo realizado de manera completa y acertada, basado siempre en los criterios de rigor planteados en el Diseño Metodológico para llevar a cabo esta investigación, realizándose así de manera adecuada la aplicación de cada uno de los instrumentos de recolección de datos propuestos para el desarrollo del presente estudio, siendo estos: entrevistas semi estructuradas, grupos de enfoque y una pauta de observación, instrumentos cuyas pautas se encuentran anexadas al final de este documento.

Cabe destacar que, para el desarrollo del presente estudio, se propuso utilizar el criterio de rigor denominado “credibilidad”, cuya finalidad es captar el significado completo del fenómeno según los investigados, lo que fue cumplido dado que la investigadora pudo formar pilares de información básicos para generar el análisis de los datos, en los que se interrelacionó la totalidad de información entregada por los sujetos estudiados, lográndose así elaborar percepciones generales que fundamentan los resultados obtenidos.

Otro criterio de rigor utilizado es el llamado “confirmabilidad”, el cual busca demostrar la eliminación de todos los sesgos de subjetividad posibles en la investigación, lo que se logró realizar dado que se plasmaron, dentro del capítulo de análisis de la información, los diferentes extractos de los que se obtuvo la información identificada, siendo estos, las fuentes de los mismos, es decir, que los análisis realizados son totalmente verídicos y verificables.

Finalmente, el último criterio de rigor utilizado, es el denominado “representatividad de las voces”, criterio que busca velar por la inclusión de todos los grupos de interés de la investigación, siendo cumplido este criterio al entrevistar y hacer parte de la investigación a sujetos sindicalizados que han brindado o brindan servicios laborales, ya sea para la empresa Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL) o Terminal Pacífico Sur (TPS), e incluso, sujetos que han trabajado para las dos empresas mencionadas en diferentes oportunidades, ya sea posean contrato permanente o de tipo eventual (por obra o faena).

Todo lo anterior, produjo que se eliminaran la mayor cantidad posible de sesgos de subjetividad que se encontraran presentes dentro del desarrollo y análisis de la investigación social cualitativa llevada a cabo, generándose así como resultado una investigación limpia y pulida, que entrega conocimientos sólidos, reales y fácilmente comprobables, junto a una teoría emergente del fenómeno de las condiciones de vida que significa un aporte a nuevos estudios de dicha temática, ya sea en contextos similares, entendiéndose estos como aquellos de trabajo portuario, o diferentes del que se utilizó para este estudio, siendo estos trabajos que se realicen por obra o faena.

Además, tanto el análisis de la investigación en cuestión, como sus hallazgos y conclusiones, produjeron que se detectaran diferentes falencias que limitan en cierto grado el estudio de las condiciones de vida de los trabajadores portuarios sindicalizados que brindan servicios laborales a cualquiera de las empresas concesionarias del puerto de Valparaíso, recayendo estas falencias principalmente en políticas públicas desactualizadas, únicamente protocolares, y despreocupadas por el factor social, y, al mismo tiempo, lineamientos teóricos antiguos, y en ocasiones, poco concisos para estudiar el fenómeno, situaciones que han sido estipuladas pertinentemente en cada apartado que han sido detectadas.

Es en base a lo anterior, y a los diferentes análisis realizados, que se concluye, además, que se posiciona como una necesidad urgente establecer departamentos exclusivos del área social en las diferentes empresas que concesionan recintos portuarios, lo que se justifica debido a que, si de comienzo no se poseen aristas que condicionen socialmente las concesiones a realizar, debe sí o sí, de manera casi obligatoria, establecerse dentro de los entes privados un agente social que vele en todo momento por el bienestar general de los trabajadores involucrados, procurando que sus condiciones de vida, tanto personales como familiares, sean tomadas en cuenta y beneficiadas, no desde la realización de una labor asistencial, sino que, generando que los y las Trabajadoras Sociales representen agentes de cambio social, que al poseer la información suficiente, relativa a las condiciones de vida de los trabajadores en cuestión, entre la que se encuentra lo concerniente a la conformación familiar de los obreros, sus ingresos, edades, escolaridad y acceso a salud, entre otros factores posiblemente necesarios según la realidad de cada trabajador, se pueda presionar e incentivar a las empresas privadas a poseer lineamientos internos de carácter

social, los que favorezcan a los trabajadores, no mostrándolo como una pérdida u obligación, sino que, más bien, una inversión que potenciará el crecimiento de los entes privados a corto, mediano, y largo plazo, al mismo tiempo que mejoran las condiciones de vida de los trabajadores que a ellas les brindan servicios laborales.

Derivado de esto, se considera que la inserción del Trabajo Social como profesión dentro del contexto laboral estudiado, debe realizarse paulatinamente, siempre tomada de la mano de los principios éticos de la mencionada disciplina, los cuales han sido estudiados y establecidos por la Federación Internacional de Trabajadores Sociales en el año 2004, procurando así que siempre, bajo cualquier contexto, se respete la autodeterminación y la privacidad de la persona con que se trabaje, y que represente al usuarios del o la Trabajadora Social, promoviendo y haciendo cumplir, en todo momento, los Derechos Humanos inherentes de dichos usuarios tan solo por el hecho de ser personas, buscando la participación plena de dichos trabajadores en las materias significativas que les conciernen y afectan directamente dentro de las empresas, en fin de consolidar la existencia de una justicia social por medio de la utilización de diferentes estrategias y técnicas propias del Trabajo Social, dentro de las cuales sobresalga el uso ético de la tecnología que se encuentre a disposición nuestra, generando que la integración de esta al ejercicio profesional de la disciplina, signifique un aporte para alcanzar niveles estables o favorecedores en las condiciones de vida de los trabajadores, aportando así que se potencie el bienestar social de los mismos, lo cual representa la principal finalidad del Trabajo Social como disciplina y profesión.

En síntesis, se concluye que todo lo anteriormente retratado, contribuiría, no solo a mejorar las condiciones de vida de los trabajadores portuarios sindicalizados que han sido investigados, sino que, también, producirían que se mejore la apreciación que poseen los mismos respecto a la puesta en marcha de la concesión del puerto de Valparaíso, y a la administración del recinto portuario que han llevado a cabo las empresas concesionarias, situación que se explica debido a que las principales críticas realizadas hacia las empresas en cuestión, recaen en la poca preocupación que demostraban por los trabajadores que les brindan servicios laborales, además de la nula participación que tienen dichos trabajadores en situaciones que directamente les afectan, y la poca comunicación entre los empleadores y la mano obrera,



considerándose lo anterior, se consensua que estas situaciones variarían completamente al integrar el área del Trabajo Social en las empresas privadas en cuestión, significándose esto que se establezca una relación armónica entre las empresas concesionarias, los trabajadores que les brinden servicios laborales, y, además, la ciudad en que se encuentren inmersos, posibilitando así, que una futura posible evaluación que realicen los trabajadores portuarios sindicalizados hacia las empresas concesionarias, se torne positiva, supliéndose al mismo tiempo, la falta en políticas públicas de carácter social que regulen la temática de las concesiones en lo relacionado a las condiciones de vida de los trabajadores que se vean involucrados, iniciándose por medio de esto, una visible y notable mejora tanto de las condiciones del trabajo portuario, como de las concesiones de obras públicas en Chile.



## **BIBLIOGRAFÍA Y REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

Acosta-Romero, M. (1971). *Teoría General de la Concesión*. Revista archivo de derecho público y ciencias de la administración, p. 245-260.

Barrales, C; Vargas, C. (2012). *Sistema de concesiones de obras públicas, solución de conflictos e introducción de los dispute boards o paneles de expertos*. Universidad de Chile. Santiago, Chile.

Calafell, J. (1996). *Teoría General de la Concesión*. Revista Jurídica, p. 215-228.

Carretero, A. (1970). *La teoría de los actos separables*. Revista de Administración Pública, p. 83-120.

CEPAL. (2003). *Las concesiones viales en América Latina: Logros y Desafíos*. Santiago, Chile. CEPAL.

Coordinación de Concesiones de Obras Públicas. (2010). *Ley y Reglamento de Concesiones de Obras Públicas*. Santiago, Chile. Ministerio de Obras Públicas.

Cuñat, R. (2007). *Aplicación de la teoría fundamentada (grounded theory) al estudio del proceso de creación de empresas*. Congreso Anual de AEDEM, Vol. 2, Pág. 44.

Empresa Portuaria Valparaíso. (2006). *Memoria Anual 2006*. Valparaíso, Chile. EPValparaíso.

Engel, E; Fischer, R; Galetovic, A. (2000). *El Programa chileno de Concesiones de Infraestructura: Evaluación, Experiencias y Perspectivas*. Centros de Estudios Públicos, p. 201-245.

Hernández, R; Fernández, C; Baptista, P. (2010). *Metodología de la Investigación*. Interamericana Editores S.A. México D. F.

Hidalgo, J. (2016). *Concesiones portuarias: de la ineficiencia estatal respecto a los puertos del Perú-ENAPU Perú; hacia la privatización eficiente- la situación actual portuaria*. Universidad de Lima. Lima, Perú.

IBERTIC. (2019). *Grupos focales guía y pautas para su desarrollo*. Organización de Estados Iberoamericanos. Buenos Aires, Argentina.

Instituto Nacional de Estadísticas. (2018). *Encuesta Suplementaria de Ingresos*. INE. Chile.

Instituto Nacional de Estadísticas. (2017). *Primera entrega de resultados definitivos CENSO 2017. Cantidad de personas por sexo y edad*. INE, Chile.

Instituto Nacional de Estadísticas. (2018). *Síntesis de Resultados CENSO*. INE. Chile.

Jessup, M; Pulido, R. (1998). *Los Estudios de Calidad de Vida: Alternativas de Educación Basada en la Investigación*. Universidad Pedagógica Nacional. Colombia.

Ley N° 18.695. Diario oficial de la República de Chile. Santiago, Chile, 26 de julio de 2006.

Mariluz, G. (2017). *Métodos y herramientas cualitativas para la investigación social*.

Mayer, O. (1982). *Derecho Administrativo Alemán, tomo IV*. Buenos Aires, Argentina. Depalma.

Ministerio de Obras Públicas. (2010). *Concesiones de Obras Públicas en Chile 20 años*. Santiago, Chile. División de estudios y análisis financieros.

Pérez, P. (2007). *Análisis del Puerto de Valparaíso antes y después del cambio de administración*. Universidad Austral de Chile. Valdivia, Chile.

Picchio, A. (2009). *Condiciones de Vida: Perspectivas, Análisis Económico y Políticas Públicas*. Università di Modena e Reggio Emilia. Revista de Economía Crítica n°7, p. 27-54.

Rabinez, A. (2002). *Factores de riesgo para el consumo de tabaco en una población de adolescentes escolarizados*. Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Lima, Perú.

Rufián, D. (2002). *Políticas de Concesión Vial: análisis de las experiencias de Chile, Colombia y Perú*. Santiago, Chile. ILPES/CAF.

Trufello, P. (2018). *Concepto de Familia*. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Chile.

Urzua, A; Caqueo-Urizar, A. (2012). *Calidad de vida: Una revisión teórica del concepto*. Universidad de Tarapacá, Chile. Revista Terapia Psicológica vol. 30, p. 61-71.

Vargas, J. (1997). *La Concesión de Obras Públicas*. Santiago, Chile. Revista La Ley, p. 20.

Vergara, A. (1989). *Concesiones de dominio público y caracterización de las concesiones mineras*. Revista chilena de derecho, p. 346-796.

Zegarra, D. (s.f.). *Concesión administrativa e iniciativa privada*. Perú. Pontificia Universidad Católica del Perú.

## **LINKOGRAFÍA Y REFERENCIAS ELECTRONICAS**

Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. (2014). *Guía legal sobre: Trabajadores portuarios*. Recuperado el 14 de agosto de 2019, de Ley Fácil. Sitio Web: <https://www.bcn.cl/leyfacil/recurso/trabajadores-portuarios>

CNN Chile. (2019). *Clase media aumentó en 11 años de un 43% a un 65% en Chile*. Recuperado el 05 de octubre de 2019, de CNNChile.com. Sitio web [https://www.cnnchile.com/economia/clase-media-aumento-en-11-anos-de-un-43-a-un-65-en-chile\\_20190522/](https://www.cnnchile.com/economia/clase-media-aumento-en-11-anos-de-un-43-a-un-65-en-chile_20190522/)

DeConceptos.com. (2019). *Concepto de condiciones de vida*. Recuperado el 11 de junio de 2019, de DeConceptos.com. Sitio web: <https://deconceptos.com/ciencias-sociales/condiciones-de-vida>

Dirección del Trabajo. (2019). *¿Cuál es el valor del ingreso mínimo mensual?*. Recuperado el 23 de septiembre de 2019, de Dirección del Trabajo. Sitio web: <https://www.dt.gob.cl/portal/1628/w3-article-60141.html>

El Desconcierto. (2018). *La histórica movilización de los trabajadores portuarios de Valparaíso que sigue sumando apoyos*. Recuperado el 01 de junio de 2019, de elDesconcierto.cl. Sitio web: <https://www.eldesconcierto.cl/2018/11/26/la-historica-movilizacion-de-los-trabajadores-portuarios-de-valparaiso-que-sigue-sumando-apoyos/>

EUPATI. (2015). *Criterios de Exclusión*. Recuperado el 06 de agosto de 2019, de Academia Europea de Pacientes. Sitio Web: <https://www.eupati.eu/es/glossary/criterios-de-exclusion/>

EUPATI. (2015). *Criterios de Inclusión*. Recuperado el 06 de agosto de 2019, de Academia Europea de Pacientes. Sitio Web: <https://www.eupati.eu/es/glossary/criterios-de-inclusion/>

Fundación Sol. (2019). *Nuevos pensionados febrero 2019*. Recuperado el 05 de octubre de 2019, de FundaciónSol.cl. Sitio web <http://www.fundacionsol.cl/graficos/pension-promedio-mediana-febrero-2019/>

Gardey, A; Pérez, Julián. (2016). *Definición de clase media*. Recuperado el 05 de octubre de 2019, de Definición.de. Sitio web: <https://definicion.de/clase-media/>

Ilustre Municipalidad de Valparaíso (2019). Concejo Municipal. Valparaíso, Chile. Recuperado el 22 de abril de 2019, de <http://www.municipalidaddevalparaiso.cl/Concejo.aspx>

Ilustre Municipalidad de Valparaíso (2019). Organigrama Municipal. Valparaíso, Chile. Recuperado el 22 de abril de 2019, de [http://www.munivalpo.cl/transparencia/archivos/Organigrama\\_Munivalpo.pdf](http://www.munivalpo.cl/transparencia/archivos/Organigrama_Munivalpo.pdf)

Ilustre Municipalidad de Valparaíso (2019). Secretaría Comunal de Planificación (SECPLA). Valparaíso, Chile. Recuperado el 22 de abril de 2019, de <http://www.municipalidaddevalparaiso.cl/Municipio/secpla.aspx>

Márquez, Y. (2019). “Autoridades de Valparaíso trazan estrategia para buscar modificaciones a Ley de Puertos”. Recuperado el 24 de octubre de 2019, de biobiochile.cl. Sitio web: <https://www.biobiochile.cl/noticias/nacional/region-de-valparaiso/2019/03/22/autoridades-de-valparaiso-trazan-estrategia-para-buscar-modificaciones-a-ley-de-puertos.shtml>

Mas pensión. (2017). *Jubilación*. Recuperado el 05 de octubre de 2019, de MasPension.cl. Sitio web: <https://www.maspension.cl/index.php/aesoria-previsional/501-edad-de-jubilacion-en-chile-2015-pension-hombres-mujeres-cuando-puedo-jubilarme.html#targetText=La%20jubilaci%C3%B3n%20es%20el%20acto,a%20la%20definici%C3%B3n%20de%20Wikipedia.>

Ministerio de Desarrollo Social y Familia. (2019). *Clase media protegida*. Recuperado el 05 de octubre de 2019, de Clase Media Protegida. Sitio web <https://clasemediaprotegida.gob.cl/sobre-clase-media-protegida>

Ministerio de Educación. *Etapas Educativas*. Recuperado el 23 de septiembre de 2019, de Ministerio de Educación. Sitio web: <http://escolar.mineduc.cl/>

Mujica, F. (2018). A un mes del tenso paro en Valparaíso: La cronología del conflicto portuario de los trabajadores eventuales. Recuperado el 01 de junio de 2018, de Emol. Sitio web: <https://www.emol.com/noticias/Economia/2018/12/17/931127/A-un-mes-del-paro-en-Valparaiso-La-cronologia-del-conflicto-portuario-de-los-trabajadores-eventuales.html>

Municipalidad de Valparaíso. (2017). “*Ley Valparaíso- Para que los puertos tributen en sus ciudades*”. Recuperado el 24 de octubre de 2019, de change.org. Sitio web: <https://www.change.org/p/senado-chile-camaradiputados-intendenciav-ley-valparaiso>

PortalPortuario.cl. (2019). *TCVAL anuncia que no continuará con la concesión del Terminal 2 de Puerto Valparaíso*. Recuperado el 20 de mayo de 2019, de Portal Portuario. Sitio web: <https://portalportuario.cl/tcval-anuncia-que-no-continuara-con-la-concesion-del-terminal-2-del-puerto-de-valparaiso/>

PortalPortuario.cl. (2019). *TCVAL asegura que término de concesión en Puerto Valparaíso se traduce en pérdidas por USD 25.4 millones*. Recuperado el 20 de mayo de 2019, de Portal Portuario. Sitio web: <https://portalportuario.cl/tcval-asegura-que-termino-de-concesion-en-puerto-valparaiso-se-traduce-en-perdidas-por-usd-25-4-millones/>

Puerto Valparaíso. (2017). *EPV extiende a TPS la concesión del Terminal 1 hasta el año 2029*. Recuperado el 20 de mayo de 2019, de Empresa Portuaria Valparaíso. Sitio web: <https://www.puertovalparaiso.cl/noticias/articulo/411/EPV%20extiende%20a%20TPS%20la%20concesi%C3%B3n%20del%20Terminal%201%20hasta%20el%20a%C3%B1o%202029>

Puerto Valparaíso. (s.f.). *Infraestructura*. Recuperado el 20 de mayo de 2019, de Empresa Portuaria Valparaíso. Sitio web: <https://www.puertovalparaiso.cl/puerto/infraestructura>

Ruiz, D. (2012). “*Tenemos un modelo que no es capaz de entregar pensiones dignas a los chilenos*”. Recuperado el 05 de octubre de 2019, de Diario U Chile. Sitio web <https://radio.uchile.cl/2012/10/14/tenemos-un-modelo-que-no-es-capaz-de-entregar-pensiones-dignas-a-los-chilenos/>

SafetYa. (2017). *Descripción socio demográfica de trabajadores*. Recuperado el 16 de septiembre de 2019, de SafetYa.co. Sitio web: <https://safetya.co/descripcion-sociodemografica-de-los-trabajadores/>

Superintendencia de Salud. (2010). *A quién se fiscaliza*. Recuperado el 23 de septiembre de 2019, de Superintendencia de Salud. Sitio web: <http://www.supersalud.gob.cl/664/w3-article-6081.html>

## **ANEXOS**

A continuación, se presentarán los anexos del presente informe, los que han sido mencionados dentro del documento estipulando que se encontrarían anexados al término del mismo. Sin perjuicio de lo anterior, los anexos que se adjuntan corresponden a:

1. Modelo de consentimiento informado para la realización de la entrevista semi estructurada.
2. Protocolo de la entrevista semi estructurada a aplicar al grupo muestra con la que se recolectara información.
3. Protocolo para la aplicación del grupo de discusión con el que se recolectara información.
4. Lista de asistentes al grupo de discusión.
5. Lista de cotejo para la observación de los entrevistados en su contexto.
6. Nómina de trabajadores portuarios socios del “*sindicato profesional de empleados de bahía*”.



## MODELO CONSENTIMIENTO INFORMADO

Yo \_\_\_\_\_

Cédula de Identidad N° \_\_\_\_\_ declaro explícitamente mi aprobación para ser entrevistado (a) en el marco de la actividad de recolección de información realizada por la alumna Paula Núñez Ortiz para la asignatura Proyecto de Título dictada por la Escuela de Trabajo Social de la Universidad de Valparaíso.

Dicho Proyecto de Título tiene por objetivo general *“Analizar las percepciones de los trabajadores portuarios pertenecientes al **“sindicato profesional de empleados de bahía”** de la ciudad de Valparaíso, que han prestado o prestan servicios laborales a las empresas Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL) o Terminal Pacífico Sur (TPS), acerca de la implicancia que ha tenido la concesión del puerto sobre sus condiciones de vida”* para lo cual he recibido una invitación a participar de una entrevista con la investigadora. La entrevista se basará en una conversación relacionada al logro del objetivo del Proyecto, y será audio-grabada por la entrevistadora. Declaro, por ende, estar al tanto que mi entrevista quedará a disposición de la actividad académica en curso y permitirá conocer en profundidad detalles respecto del objetivo del estudio.

Además, la persona entrevistadora me ha informado que mi participación en el estudio no reporta ningún tipo de riesgo para mí, así también que no recibiré ningún tipo de beneficio o incentivo económico por mi participación, aunque si podré recibir una copia de los productos generados del proyecto, si es que lo solicito. Me han informado que mi participación es voluntaria, que tengo derecho a negarme a responder cualquier pregunta que no desee responder, y también que puedo terminar la entrevista en cualquier momento. Mi participación será anónima y el resguardo de mi nombre será asegurado a través del uso de un pseudónimo o de un código.

A la vez, cabe resaltar que la información utilizada para el presente estudio será eliminada una vez que este termine, resguardando los términos de confidencialidad pactados por ambas partes. Firmando en duplicado el presente documento, doy por entendido que acepto las condiciones que se estipulan en los párrafos anteriores.

<b>Nombre Entrevistado</b>	
<b>Fecha y Lugar</b>	
<b>Firma</b>	



## PROTOCOLO DE ENTREVISTA SEMIESTRUCTURADA

<b>Objetivo General</b>	“Analizar las percepciones de los trabajadores portuarios pertenecientes al <b>“sindicato profesional de empleados de bahía”</b> de la ciudad de Valparaíso, que han prestado o prestan servicios laborales a las empresas Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL) o Terminal Pacífico Sur (TPS), acerca de la implicancia que ha tenido la concesión del puerto sobre sus condiciones de vida.”
<b>Preguntas Introdutorias</b>	¿Podría por favor señalarme su nombre completo? ¿Podría por favor señalarme su edad? ¿Podría por favor mencionarme en que ciudad nació?
<b>Preguntas Objetivo 1</b>	¿Podría usted señalarme su estado civil? ¿Podría usted mencionarme cuál es el curso de educación más alto que tiene aprobado? ¿Posee alguna capacitación o certificación técnica o profesional? ¿Cuál? ¿Podría señalarme un promedio mensual aproximado de sus ingresos? ¿Podría usted señalarme el actual sistema de previsión de salud al que pertenece? (FONASA, Isapre, Particular) ¿Podría usted mencionarme quienes conforman su hogar? ¿Considera usted que fuera de su jornada laboral dispone de tiempo para realizar actividades de recreación? ¿Para cuál de las dos empresas concesionarias (TCVAL o TPS) se encuentra o ha encontrado vinculado laboralmente? ¿Podría mencionar que tipo de contrato tuvo o tiene con la empresa? ¿Me podría señalar cuantos años de contrato laboral tuvo o tiene con esa empresa? ¿Entre que años?
<b>Preguntas Objetivo 2</b>	¿Conoce usted a que se refiere el término <b>“sistema de concesiones”</b> ? De acuerdo a su experiencia, ¿cómo evaluaría el sistema de concesiones del puerto de Valparaíso? ¿Considera que la concesión del puerto de Valparaíso ha generado algún beneficio para usted? ¿Cuál? ¿Qué opinión le merece a usted la concesión del puerto de Valparaíso como modelo de administración? ¿Por qué?
<b>Preguntas Objetivo 3</b>	¿Conoce usted a que se refiere el término <b>“condiciones de vida”</b> ? ¿Podría usted comentarme acerca de sus condiciones de vida antes de la concesión del puerto de Valparaíso? ¿Podría usted comentarme acerca de sus condiciones de vida en la actualidad? De acuerdo con su experiencia, ¿cree usted que existe alguna relación entre la concesión del puerto de Valparaíso y sus condiciones de vida? ¿Cuál?
<b>Preguntas de Cierre</b>	¿Quisiera agregar alguna opinión o comentario en relación con la entrevista realizada?

## PROTOCOLO PARA LA APLICACIÓN DE GRUPO DE DISCUSIÓN

**Introducción:** Muy buen día, mi nombre es Paula Núñez Ortiz, soy estudiante de Trabajo Social de la Universidad de Valparaíso, y me encuentro realizando mi Proyecto de Título. Dicho proyecto de título tiene como finalidad *“Analizar las percepciones de los trabajadores portuarios pertenecientes al “sindicato profesional de empleados de bahía” de la ciudad de Valparaíso, que han prestado o prestan servicios laborales a las empresas Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL) o Terminal Pacífico Sur (TPS), acerca de la implicancia que ha tenido la concesión del puerto sobre sus condiciones de vida”*. Bajo este contexto, se realizará el presente grupo de discusión al que han sido invitados a participar, como método para recolectar la información que permita cumplir el objetivo mencionado.

Para comenzar, hare correr una lista de asistencia que necesito completen, y luego comenzaremos con la ronda de preguntas.

### **Preguntas:**

1. ¿Podrían señalarme sus nombres por favor?
2. De acuerdo a sus opiniones, ¿Cómo evaluarían la puesta en marcha del sistema de concesiones del puerto de Valparaíso?
3. Según sus experiencias, ¿Ha influido la concesión del puerto de Valparaíso en sus condiciones de vida? ¿De qué forma?
4. ¿De elegir un momento, preferirían el antes o el después de la concesión del puerto de Valparaíso? ¿Por qué?
5. A modo grupal, ¿Qué reflexión realizarían ustedes acerca de la implicancia que ha tenido la concesión del puerto sobre sus condiciones de vida?

**Cierre:** Hemos terminado el desarrollo del grupo de discusión, agradezco la asistencia y la participación que han tenido el día de hoy.

## LISTA DE ASISTENCIA GRUPO DE DISCUSIÓN

**Título de la Investigación:** Investigación social cualitativa sobre las percepciones de trabajadores portuarios sindicalizados acerca de la implicancia que ha tenido la concesión del puerto de Valparaíso sobre sus condiciones de vida.

**Investigadora:** Paula Núñez Ortiz.

**Lista asistencia:**

Nombre Completo	RUT	Firma

**Fecha:**

**Lugar:**

## LISTA DE COTEJO

### Observación de la dinámica entre los socios del “*sindicato profesional de empleados de bahía*”

**Título Investigación:** Investigación social cualitativa sobre las percepciones de trabajadores portuarios sindicalizados acerca de la implicancia que ha tenido la concesión del puerto de Valparaíso sobre sus condiciones de vida.

**Investigadora:** Paula Núñez Ortiz.

#### Lista de cotejo:

Aspectos por observar	Siempre	A veces	Nunca
Los socios se prestan atención mutuamente			
Los socios se respetan mutuamente			
Los socios usan un tono de voz adecuado			
Se mantiene ordenado el ambiente entre los socios			
Hay fluidez en la discusión entre socios			
Los socios demuestran dominio de los temas que se tratan			
Se realizan preguntas pertinentes a la temática			
Se entregan respuestas pertinentes a la temática			
Los socios muestran seguridad al dar sus opiniones			
Los socios complementan su comunicación oral con lenguaje corporal			
Los socios complementan sus ideas			

**Observaciones:** \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

**Fecha y Lugar:**

**NÓMINA DE SOCIOS**  
**“SINDICATO PROFESIONAL DE EMPLEADOS DE BAHÍA”**  
**AÑO 2019**

<b>N°</b>	<b>NOMBRE SOCIO</b>
1	Alarcón Cortez, José.
2	Alvarado Escudero, Luis.
3	Araneda Avendaño, Juan.
4	Araya Alvarado, Nicolas.
5	Araya Ulloa, Juan.
6	Beltrami Severino, Vladimir.
7	Cabrera San Pedro, José.
8	Casanueva Cofre, Alejandro.
9	Donoso Olavarría, Guillermo.
10	Gandolfo Taibo, Ítalo.
11	García Bravo, David.
12	Gatica Parra, Emilio.
13	Hernández Álamos, Bernardo.
14	León Ramos, Jean.
15	Martínez Carvajal, Nelson.
16	Menghini Pino, Dino.
17	Menghini Cubillos, Emerson.
18	Muñoz Montoya, Gerardo.
19	Núñez Osses, Esteban.
20	Núñez Vásquez, Néstor.
21	Ortiz Fortuzzi, Carlos.
22	Ortiz Ortiz, Eduardo.
23	Prado Cáceres, Jaime.
24	Romero Quintero, José.
25	Sáez Vera, Vladimir.
26	Ulloa Jaramillo, Ricardo.
27	Vergara Valdés, Ricardo.
28	Zúñiga Villalobos, Víctor.
29	Garrido Llanos, Roger.
30	Moraga Moyano, Luis.
31	Muñoz Ocaranza, Bryan.
32	Porcile Brieba, Nicolas.

*\*La información plasmada anteriormente, ha sido puesta a disposición de la presente investigación por la presidencia del “**sindicato profesional de empleados de bahía**”, ejercida por el señor Néstor Núñez Vásquez.*