



**PRECARIEDAD LABORAL Y DESARROLLO PORTUARIO:
TRASFONDO Y DESAFÍOS DE LAS JORNADAS DE PROTESTA Y
MOVILIZACIÓN EN EL PUERTO DE VALPARAÍSO**

Patricio Rozas Balbontín

SERIE DOCUMENTOS

Documento N°19

2019

PRECARIEDAD LABORAL Y DESARROLLO PORTUARIO: TRASFONDO Y DESAFÍOS DE LAS JORNADAS DE PROTESTA Y MOVILIZACIÓN EN EL PUERTO DE VALPARAÍSO

Patricio Rozas Balbontín¹

“Tienen que entender que las protestas, la lucha callejera, la rabia siguen presentes. La movilización no ha parado. Esta es una primera ganancia laboral. Pero se vienen cosas más importantes en el futuro”.

Pablo Klimpel, dirigente de los trabajadores portuarios eventuales, luego de suscribir acuerdo que puso término a la movilización de 35 días, El Mercurio de Valparaíso, diciembre 23, página editorial.

Las intensas jornadas de protesta y movilización activa de los trabajadores eventuales del Puerto de Valparaíso, que se extendieron 35 días, develaron un conjunto de problemas del modelo de desarrollo portuario y de la relación del Puerto con la ciudad. Estos problemas, en sus distintas aristas, deben ser analizados en profundidad, en virtud de la importancia estratégica de los puertos en una economía abierta a los mercados internacionales, y en virtud de las condiciones laborales que el modelo económico neoliberal ha impuesto a los trabajadores chilenos en general, y portuarios en particular.

En este sentido, el análisis de los problemas develados por la movilización de los trabajadores portuarios de Valparaíso, y del propio movimiento puesto en marcha por los trabajadores portuarios eventuales, permite reflexionar a partir de las condiciones objetivas del mundo del trabajo acerca de la rearticulación de los movimientos sociales que requiere el fortalecimiento de la sociedad civil, en un contexto —como lo han probado diversos estudios de opinión pública— de creciente descrédito y pérdida de legitimidad de las instituciones y de las organizaciones políticas. Ello, teniendo en consideración la búsqueda de un mayor equilibrio en una sociedad crecientemente desigual en la distribución del ingreso y de la riqueza social. De lo que se trata, en definitiva, es de la reconstitución del mundo del trabajo como sujeto político de la sociedad chilena y de sus expresiones en el plano laboral y político en su sempiterna lucha por una sociedad más justa y equitativa en la distribución de los frutos del desarrollo.

¹ Sociólogo y Magíster en Estudios del Desarrollo.

A. LA PRECARIZACIÓN LABORAL COMO TRASFONDO DEL CONFLICTO

El principal y mayor logro de las movilizaciones emprendidas lo constituye, sin lugar a dudas, la develación de la precarización laboral existente en una de las principales actividades económicas de la ciudad de Valparaíso y su instalación en la agenda pública de la movilización social a partir del 2019 (De Rementería, 2018). No obstante que el movimiento empezó con una reivindicación principalmente económica —un bono compensatorio de 5 millones de pesos por la disminución de turnos en los últimos años, a partir del 2014—, en el curso de la movilización fue tomando fuerza la reivindicación de condiciones laborales con mayor estabilidad en el empleo y disponibilidad de garantías sociales, que forman parte del contrato de trabajo de quienes poseen un vínculo laboral permanente, haciendo presente, de esta manera, como consigna esencial “la precarización insostenible del trabajo eventual”.

En un número importante de casos, la condición de trabajador portuario eventual está asociada a una situación de subempleo que no permite, siquiera, la obtención de ingresos de subsistencia. De hecho, un estudio realizado en el 2016 por los economistas Rafael Urriola y Fabián Norambuena muestra que, a nivel nacional, aproximadamente el 41% de los trabajadores portuarios son parte de “la nombrada” en no más de 12 turnos por mes, lo que implica que trabajan, en el mejor de los casos, 12 de los 30 días de cada mes (Urriola y Norambuena, 2016).

El estudio muestra asimismo que una parte significativa de este 40% (el 30% del total de trabajadores portuarios) accede en el mejor de los casos a 8 turnos por mes (Urriola y Norambuena, 2016). Ello implica que los salarios promedio mensual percibidos por el 30% de los trabajadores portuarios apenas se empina, en el mejor de los casos, a 360.000 pesos, monto que asciende a un promedio de 450.000 pesos para los trabajadores que realizan 10 turnos mensuales (11% del total). El mismo estudio señala que el 17% del total de trabajadores portuarios realizan no más de 4 turnos mensuales, lo que implica un ingreso máximo de 180.000 pesos cada mes, monto inferior al salario mínimo mensual (Urriola y Norambuena, 2016).

Cuadro 1
**CHILE: TOTAL DE TURNOS MENSUALES REALIZADOS
 POR TRABAJADORES PORTUARIOS, 2011**

	Número de turnos mensuales						Total
	0 a 1	2 a 4	5 a 8	9 a 12	13 a 30	31 o más	
Enero	525	965	1.043	953	3.997	478	7.961
Febrero	480	997	1.051	919	4.120	280	7.847
Marzo	458	788	895	729	4.424	740	8.034
Abril	431	769	902	828	4.356	446	7.732
Junio	487	837	991	911	4.073	427	7.726
Mayo	435	813	990	923	4.198	448	7.807
Julio	411	753	966	830	4.217	787	7.964
Agosto	446	828	965	879	4.396	508	8.022
Septiembre	378	913	1.014	837	4.549	409	8.100
Octubre	417	739	987	882	4.392	397	7.814
Noviembre	451	911	1.084	838	4.217	254	7.755
Diciembre	430	864	970	893	4.366	215	7.738
Promedio	446	848	988	869	4.275	449	7.875
Proporción porcentual	5,7	10,8	12,5	11,0	54,3	5,7	100,0

Fuente: Rafael Urriola y Fabián Norambuena (2016)

Esta situación, correspondiente a datos de 2011, empeoró a partir de 2014 debido a la contracción de la demanda de China, disminución que se mantiene hasta ahora, y que explica la disminución de turnos asignados a trabajadores portuarios eventuales en el último período y la contracción de ingresos ya exigüos. Quienes han resultado más afectados por esta disminución de los turnos son los trabajadores más jóvenes y de incorporación reciente a la actividad, que aumentaron significativamente su participación en la composición etaria de la fuerza de trabajo portuaria entre 2018 y 2014. Según el estudio de Urriola y Norambuena, el grupo etario comprendido entre los 18 y 25 años pasó de constituir el 0,8% de la fuerza de trabajo portuaria el 2008 a 12,5% el 2014, en tanto el grupo de trabajadores más longevos disminuyó de 35,7% a 28,7% en el caso del grupo etario comprendido entre los 46 y 60 años, y de 10,1% a 5,1% en el caso del grupo etario de personas con más de 60 años (Urriola y Norambuena, 2016), esto último incentivado por el otorgamiento de un bono de retiro anticipado que el Estado asignó con el propósito de modificar la composición de la fuerza de trabajo en función de la necesidad de disponer de trabajadores de mejor formación técnica, capaces de desempeñarse con equipos y maquinarias más modernas y de tecnologías más complejas.

Cuadro 2
COMPOSICIÓN ETARIA DE LA FUERZA DE TRABAJO PORTUARIA, 2008-2014
(participación porcentual)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
18 a 25 años	0,8	1,8	3,4	5,6	7,5	10,2	12,5
26 a 35 años	26,0	26,2	27,3	28,6	29,3	29,6	29,7
36 a 45 años	27,4	27,0	26,5	25,8	24,7	24,1	24,1
46 a 60 años	35,7	35,2	33,9	32,3	31,2	29,8	28,7
Mayores de 60	10,1	9,7	8,8	7,7	7,2	6,4	5,1
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Rafael Urriola y Fabián Norambuena (2016)

La precarización laboral de los trabajadores portuarios eventuales no solo dice relación con la situación de subempleo y salarios de subsistencia que denota esta condición contractual que se aplica a este tipo de trabajadores; también dice relación con la mala calidad del empleo y la carencia de condiciones laborales mínimas que se han concebido para preservar la dignidad del trabajo.

En particular, los contratos de trabajo eventual constituyen una figura jurídica que consagra el trabajo precario en tanto no ofrece la más mínima estabilidad en el empleo: al instituirse en el marco de la modernización portuaria en 1994, el contrato de trabajo empieza, desarrolla y finiquita cada 7 horas y media². Asimismo, excluye la negociación colectiva; no da lugar a indemnización por años de servicios, sin importar cuantos años pueda estar un trabajador contratado en la misma empresa en virtud de los Convenios de Provisión de Puestos de Trabajo; no da lugar a feriados anuales; no da lugar a los permisos legales establecidos en el Código del Trabajo para quienes tienen un contrato de trabajo permanente; no promueve la capacitación de los trabajadores con el incentivo tributario SENCE; obstaculiza las cotizaciones previsionales y de salud continuas; excluye a los trabajadores eventuales de las disposiciones fijadas en la Ley Nro. 20.123 sobre subcontratación; y dispone que los atrasos son causal expresa de término de la relación laboral.

A la luz de las carencias que registran las condiciones laborales de los trabajadores eventuales, ha de convenirse que los cambios dispuestos en el Código del Trabajo por la Ley Nro. 20.123, de 2014, denominada Ley Corta de Puertos (luego de una también extensa paralización y movilización de los trabajadores portuarios de San Antonio), no se tradujeron en una modificación sustantiva de la precariedad que caracteriza la condición laboral de los trabajadores contratados bajo esta modalidad.

A pesar de ello, los cambios introducidos igualmente han sido valorados por la dirigencia sindical actual como un pequeño avance de la condición laboral de sus representados, pero claramente insuficientes para dignificar su condición de trabajadores³. Los cambios dispuestos por

² En septiembre de 2014 se promulgó la Ley Nro. 20.773, conocida como la Ley Corta de Puertos, que aumentó la jornada a 8 horas.

³ Ver Marcela Bustamante y Miguel Najle: "Entrevista a Pablo Klimpel: 'Que no existan represalias ni listas negras'", Diario El Porteño, diciembre 27, 2018 (<http://elporteno.cl/2018/12/27/entrevista-pablo-klimpel-que-no-existan-represalias-ni>)

la nueva normativa significó que los trabajadores tuvieran derecho a comités paritarios y de seguridad, derecho a comer media hora durante el turno, y a descanso, y derecho a que la remuneración percibida cubriera el pago de la media hora de colación. Asimismo, se instituyó el día del trabajador y trabajadora portuario (22 de septiembre), y se implementó un fondo de modernización portuaria para pagar la media hora de colación (Bustamante y Najle, 2018).

Desde la perspectiva del mundo empresarial y del gobierno, la modalidad de contrato para jornadas eventuales es una opción privada y legítima, validada por la normativa dispuesta en el Código del Trabajo, que debe mantenerse por dos razones. La primera razón obedece a la estacionalidad de la contratación de servicios portuarios, la que determina, en el caso del Puerto de Valparaíso, que la mayor demanda se concentre en marzo y abril de cada año, debido a las exportaciones de fruta, generándose una mayor cantidad de turnos que el resto del año (alrededor de 7.000 turnos de incremento durante el período, esto es, 117 turnos diarios adicionales en ese par de meses). La segunda razón la constituye la flexibilidad laboral, antigua aspiración de la derecha empresarial que le permite a la empresa rebajar los costos salariales y rentabilizar la inversión vía el incremento de la productividad del factor trabajo, aumentando su competitividad.

Los desequilibrios y abusos suscitados al amparo de la normativa legal no pondrían en cuestión la legitimidad de la modalidad de contrato dado el respaldo legal que su aplicación contiene, aunque se acepta que la operadora TPS, del grupo Von Appen, ha abusado del resquicio que la legislación permite, generando un problema a la industria en su conjunto⁴. Claramente, los intereses generales del capital predominan sobre el interés de un capitalista en particular.

La relación entre trabajadores de TPS contratados de modo permanente y de modo eventual es de 0,45, lo que quiere decir que la cantidad de trabajadores eventuales vinculados a esta empresa más que duplican la cantidad de quienes tienen un contrato permanente. En números, mientras los primeros ascienden a 440 y representan el 68,8% del total de trabajadores de TPS, los trabajadores con contrato permanente (que suman 200) solo constituyen el 31,2% del total.

Si se tiene en cuenta que en los meses de mayor demanda de servicios portuarios, TPS requiere contratar 7.000 turnos adicionales (116,8 turnos diarios los meses de marzo y abril), se colige que un alto número de trabajadores eventuales (323) están ejecutando tareas habituales a tiempo completo o parcial, como si fuesen trabajadores con contrato permanente, pero sin las garantías y derechos que la legislación laboral establece en tal situación, lo que representa una ganancia de competitividad espuria y obtenida sobre la base de la condición de trabajo precario de buena parte de la fuerza laboral de la empresa.

La relación entre trabajadores de TPS permanentes y eventuales está a contrapelo de las prácticas internacionales de los países desarrollados, invocadas por algunos para defender la figura del trabajador eventual como un elemento necesario de las relaciones laborales en los puertos debido a la estacionalidad de la demanda de los servicios portuarios, y que está presente en los puertos de los países desarrollados como una práctica habitual en la organización de las relaciones de producción y laborales. En 1996, por ejemplo, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) realizó una encuesta en los puertos europeos que constató que, en promedio, un 74% correspondía a trabajadores empleados de manera permanente y solo 11% eran trabajadores casuales o eventuales (OIT, 2012).

listas-negras/). En esta entrevista, Klimpel reivindica la homologación de derechos esenciales, tales como la indemnización por años de servicio, derecho al pre y post natal, y fuero maternal, entre otros.

⁴ Ver "Cruzat: TPS tiene una proporción de eventuales más alta de lo que debería tener", El Mercurio de Valparaíso, diciembre 24, 2018.

De esta manera, el vacío regulatorio presente en la legislación chilena —específicamente en el Código del Trabajo— que hace posible la precarización laboral en la actividad portuaria en los términos expuestos, representa no solo un imperativo que debe ser abordado desde un punto de vista ético en la construcción de relaciones laborales que dignifiquen el trabajo e implique el pago de remuneraciones justas y condiciones laborales adecuadas; también es un desafío que debe ser abordado desde la perspectiva de la estrategia de desarrollo del país, asentada en la apertura de la economía a los mercados internacionales y en el fortalecimiento de los mecanismos que permiten ventajas de competitividad en una economía abierta y globalizada.

Para estos efectos, lo menos deseable son empresas que sustenten su competitividad en relaciones laborales precarias y abusivas, desconocedoras de derechos laborales esenciales, que el día de mañana puedan ser llevadas a tribunales internacionales acusadas de transgredir normas básicas de la competencia y aplicar políticas de “dumping” laboral. Esta situación puede ser especialmente delicada en el caso de empresas filiales o sucursales de operadoras internacionales que apliquen políticas de empleo precario en Chile, diferentes en contenido y forma a las aplicadas en su país de origen.

B. MALA GESTIÓN POLÍTICA DEL CONFLICTO

La intensidad que fueron adquiriendo en su desarrollo las jornadas de protesta y movilización de los trabajadores portuarios desnudó las dificultades del gobierno de Sebastián Piñera, tanto a nivel central como regional, para hacer frente a la movilización de actores sociales que actúan con sentido colectivo y objetivos precisos, y haciendo sentir su fuerza en las calles.

Por una parte, el gobierno central no evaluó acertadamente las características del movimiento que se iniciaba en el barrio portuario de Valparaíso, y reaccionó solo cuando las jornadas de protesta y de movilización activa habían escapado del control de las autoridades locales y amenazaba con extenderse a los demás puertos públicos del país, dejando traslucir una reacción tardía, improvisada y zigzagueante. Por la otra parte, el gobierno regional no tuvo capacidad para enfrentar el conflicto y construir un espacio de interlocución y negociación entre las empresas concesionarias, los dirigentes de la movilización y los directivos de la Empresa Portuaria de Valparaíso, no obstante disponer de los instrumentos legales e institucionales para actuar en esa dirección, al punto de permitir que fuese el Alcalde de Valparaíso el que emprendiera acciones con ese propósito, aún sin tener las facultades ni ser ese su rol, poniendo al descubierto la debilidad política del Intendente y de su equipo, característica que el gobierno central reforzó al intervenir directamente en el conflicto.

En las dos primeras semanas, la definición táctica del gobierno en sus dos niveles fue sustraerse del conflicto y apostar al desgaste del movimiento, que presentaba varios frentes débiles relacionados con la propia vulnerabilidad de los trabajadores movilizados, la relativa indiferencia de los trabajadores con contrato permanente, la cooptación de parte de la dirigencia sindical tradicional y las dificultades exhibidas por los dirigentes de facto para sumar a otros actores a su movilización. Su frase recurrente fue caracterizar el problema como un conflicto entre actores privados, como si este antecedente fuese un factor de omisión del papel del Estado.

A pesar de todo, en las semanas siguientes el movimiento no solo mantuvo su curso, sino aumentó su intensidad y logró algún respaldo (solo parcial, hay que reconocerlo) en otros puertos del país, obligando al gobierno a dar un giro en 180 grados y “presidencializar” el conflicto, restándole autoridad al Intendente de la Región y al equipo de gobierno que lo acompaña. De

acuerdo con ello, el gobierno mandató a dos de sus ministros para intervenir directamente y pidió la renuncia de Raúl Celis, entonces presidente de la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV), que se había alineado con el Intendente y el grupo controlador de TPS en la táctica del desgaste del movimiento. En reemplazo de Celis, el gobierno central designó a Raimundo Cruzat como presidente interino de EPV, que recibió instrucciones expresas de modificar el enfoque del conflicto, concebido inicialmente como un tema de seguridad pública, y centrarse en su arista política⁵, y acompañar a los ministros en la búsqueda de una salida rápida al conflicto, más allá de la rigidez del grupo Von Appen, interesado en conservar sus espurias ventajas competitivas basadas en la precarización laboral de parte importante de su fuerza de trabajo. En este contexto, el gobierno regional (en particular, el Intendente) perdió toda relevancia.

En esta segunda fase, el gobierno central adoptó una posición de mediador o facilitador de acuerdos entre los actores en conflicto, avalados por la creciente preocupación de sectores empresariales que tomaron distancia del grupo Von Appen por las consecuencias que el conflicto empezaba a tener en el comercio exterior del país y, en especial, en la actividad exportadora, que podía perder mercados por los incumplimientos de contrato. La ausencia de resultados dejó el conflicto en punto muerto durante varios días, lo que indujo tanto la radicalización de las acciones de protesta de los trabajadores movilizados, como la decisión del gobierno de abandonar su posición de mediador en una situación que seguía definiendo como un “conflicto entre privados”.

Esta posición, que había prevalecido en esta etapa de “presidencialización”, fue sustituida en la fase final de la movilización por la de un actor que forma parte del conflicto y de su solución, triangulando la negociación, aportando recursos y comprometiendo “mesas de trabajo” para discutir las demandas de los trabajadores relacionadas con su jornada laboral. No deja de llamar la atención que la solución acordada con los trabajadores movilizados involucra, en términos de su financiamiento, el aporte de recursos públicos para solventar los dos cursos de capacitación que fueron comprometidos en el marco de la negociación, lo que implica el uso de recursos pertenecientes a todos los chilenos para solucionar un problema “privado” de un grupo empresarial, uno de los más poderosos del país. De hecho, la oferta mejorada de TPS, respecto de su oferta inicial, no establece diferencias significativas, y más bien el incremento en el monto global obedece al financiamiento aportado por el Estado a los dos cursos de capacitación⁶.

En una perspectiva más global, las jornadas de protesta y movilización activa de los trabajadores portuarios pusieron al descubierto la escasa sensibilidad demostrada por la élite política para hacer frente a un problema esencial de iniquidad social y laboral, derivado de la aplicación de una legislación que avala la imposición de condiciones laborales abusivas a un segmento mayoritario de los trabajadores que se desempeñan en una actividad clave de la economía nacional. Esto no solo se refiere al lavado de manos que intentó el Intendente de la Región, quien, al intensificarse las jornadas de protestas en las calles del Puerto, insistió en tildar el conflicto de “problema entre privados con consecuencias públicas”, sino, y con más fuerza aún, a la precaria receptividad de parlamentarios y autoridades del gobierno central que fueron contactados en los últimos dos años por los dirigentes del movimiento para hacer presente sus demandas e intentar fórmulas de solución a la precariedad laboral de sus representados (García, 2018).

Esta caracterización presenta, al menos, dos aristas: en las jornadas iniciales de la movilización activa y de protesta de los trabajadores eventuales, el propósito de no inmiscuirse era

⁵ Ver “Cruzat: TPS tiene una proporción de eventuales más alta de lo que debería tener”, El Mercurio de Valparaíso, diciembre 24, 2018.

⁶ El argumento que sostiene que, en realidad, el financiamiento de ambos cursos es aportado por TPS, vía SENCE, y no por el Estado, no resiste análisis, pues el costo correspondiente será descontado en la base tributaria de la empresa.

no dar pie a una negociación de las condiciones laborales instituidas en el Código del Trabajo, que precarizan el trabajo eventual desarrollado en los puertos, y cuya modificación podría afectar la rentabilidad del negocio de las empresas concesionarias o, en su defecto, las tarifas aplicadas a los agentes económicos que hacen uso de sus servicios.

Sin embargo, al desbordarse el movimiento de los límites del barrio Puerto y extenderse hacia el centro financiero de la ciudad, los representantes del gobierno aceptan que el Estado tiene una deuda con los trabajadores portuarios⁷, pero insisten en su privatización argumentando su preocupación por los niveles de intransigencia en los actores en conflicto, especialmente de parte de TPS, que “demoró en abrirse al diálogo” (Cruzat) o que “pudo haber hecho más” (Gloria Hutt, ministra de Transporte y Telecomunicaciones), no obstante que también mencionan, a modo de equilibrio, que los niveles de violencia de algunos trabajadores en sus manifestaciones tampoco contribuyeron a establecer un clima adecuado para el diálogo entre las partes.

Así, el hecho de insistir en caracterizar como “privado” el conflicto de marras, asociándolo a la intransigencia de las partes, que en el caso de TPS implica que durante las primeras semanas de las jornadas de movilización se niegue incluso a sentarse en la mesa de negociaciones —para la ministra Hutt este fue el primer logro de la intervención del gobierno central—, el discurso oficial responsabiliza al grupo Von Appen de la extensión del conflicto, lo que implica que el problema radica en la tozudez del grupo empresarial y no en marco normativo de las actividades portuarias eventuales (De Rementería, 2018).

El distanciamiento entre la clase política y las organizaciones sociales se hizo evidente no solo en la irrupción del conflicto, sino también en su desarrollo y en la estructuración del acuerdo que puso término a la movilización y jornadas de protesta de los trabajadores portuarios eventuales.

Más allá de la participación de militantes de base de los partidos de la izquierda histórica en el movimiento —incluso la detención de varios de ellos por las fuerzas especiales de Carabineros que combatían y reprimían a los manifestantes—, aquella que se articuló con las grandes luchas sociales del siglo XX y que lideró la lucha por recuperar la democracia tras el golpe cívico-militar de 1973, la dirigencia de los partidos no se hizo presente, tampoco los parlamentarios de la Región, como se acostumbraba en el pasado, cuando Salvador Allende y otros dignatarios del Partido Socialista o del Partido Comunista estaban en primera fila en las marchas y luego en los centros de detención exigiendo la libertad de los manifestantes que habían sido detenidos, fueran o no militantes de sus organizaciones.

Desde la perspectiva de los partidos de izquierda, comprometidos con las luchas emprendidas por las organizaciones sociales del mundo popular, no basta la abnegada labor desplegada por la direcciones comunales de apoyo al movimiento, claramente invisibilizadas, en sustitución de la dirigencia central de los partidos, como tampoco es suficiente el contacto puntual de algún parlamentario con los dirigentes del movimiento, para reconstruir y restablecer la posición de los partidos de la izquierda histórica en el mundo popular.

La distancia observable entre la clase política y las organizaciones sociales es fuente de desconfianza de parte de los dirigentes de estas últimas respecto al accionar de los partidos, lo que

⁷ En palabras de Cruzat: “(...) hay una deuda del Estado de Chile con los trabajadores eventuales, porque el trabajador eventual de los puertos tiene una condición laboral bastante especial, y así como otros casos de trabajos especiales se han ido resolviendo, como los trabajadores de casa particular o los trabajadores del retail, en el caso de los portuarios eventuales eso no se ha hecho”, El Mercurio de Valparaíso, diciembre 24 de 2018.

constituye un obstáculo importante a la hora de articular un gran bloque social y político por los cambios y procurar reinsertar a los partidos en la sociedad, haciéndose cargo de los problemas de la ciudadanía en su conjunto, tanto a nivel país como en el plano de la política local y regional.

Al respecto, declaraciones vertidas a los medios de comunicación por algunos dirigentes sociales no deberían pasar de modo inadvertido. Por ejemplo, Pablo Kepler, el líder de los trabajadores portuarios eventuales, quien aclaró especulaciones que lo vinculaban con el Frente Amplio, señaló: “No soy del FA, tengo una relación con ellos y coincido con su análisis político, tengo una mirada anticapitalista. Tal vez podría decirse que soy simpatizante pero con mis diferencias. No milito”. Ello para detener las suposiciones que surgieron por el respaldo permanente otorgado por la bancada parlamentaria regional frenteamplista y del alcalde de Valparaíso, Jorge Sharp (García, 2018).

Una posición similar sostuvo la presidente regional de la ANEF, Mabel Zúñiga, cuando explicó sus vínculos con Klimpel y su candidatura al parlamento en un cupo del Frente Amplio en las pasadas elecciones de 2017: “(Klimpel) me apoyó junto con otros dirigentes sindicales con los que coincidimos en que había que instalar los problemas del mundo laboral en el debate político para que fueran materias legisladas con una mirada desde la realidad de los trabajadores. Con los demás, él apoyó la idea de una candidatura que recayó en mí y, por supuesto, lo hicimos en el único conglomerado que en ese minuto tenía un planteamiento anti neoliberal y que se mostraba como alternativa al duopolio. *Por eso fuimos en sus listas, pero ninguno de nosotros es militante del FA*” (García, 2018. El subrayado es nuestro).

C. LOS DESAFÍOS A ENFRENTAR

Poner término a situaciones de trabajo precario debe ser un objetivo de la acción sindical y de la acción política de las fuerzas progresistas que la izquierda debe impulsar en la perspectiva de construir un gran bloque social y político por los cambios, pensado desde la perspectiva e intereses de los sectores populares y medios afectados por las políticas económicas y laborales contempladas por un modelo de desarrollo al servicio del gran capital nacional e internacional. Ello no sólo porque tenemos como sociedad el imperativo ético de poner término a la vulnerabilidad del mundo del trabajo, sino también, porque no se puede hablar de desarrollo y crecimiento económico si eso no va ligado al respeto de los derechos laborales, como lo dijera la presidente regional de la ANEF (García, 2018).

Si se tiene en consideración las tendencias principales en los mercados laborales de la industria portuaria en los países desarrollados, ha de convenirse que estos siguen directrices que apuntan en una dirección contraria a la precarización del empleo impuesta en el mercado local sin mayor control ni regulación. Según las encuestas de empleo portuario de la OIT, la fuerza de trabajo portuario en los países miembros de la Unión Europea viene declinando considerablemente desde principios de los años 90, como consecuencia de la modernización de los puertos, la introducción de nuevas máquinas, equipos y procesos, y las notorias transformaciones que viene experimentando paralelamente el transporte marítimo.

De esta manera, progresivamente se fue instalando el objetivo de tener un número menor de trabajadores en cada centro de operaciones, pero más especializados y polifuncionales, de modo de poder asignarle diferentes tipos de tareas si la actividad así lo requiere, evitando con ello espacios en blanco en la jornada de trabajo que induzcan la contratación parcial y/o eventual del trabajador.

Sin duda, se trata de empleos que exigen una clara mayor calificación y, en muchos casos, un importante nivel de profesionalización; por lo tanto, dada su mayor productividad/hombre, los empleos ofertados por la industria portuaria son de calidad y bien remunerados. Naturalmente, la mayor productividad/hombre que resulta de este proceso puede impactar directa y negativamente sobre el número de empleos ofertados, pero en numerosos casos ello ha resultado atenuado por la expansión de los flujos de comercio y el incesante crecimiento de los volúmenes de carga que se transfieren cada día.

El movimiento de los trabajadores portuarios eventuales que irrumpió en noviembre último está lejos de desconocer las tendencias y directrices que van delineando el devenir de la industria portuaria en Chile y en mundo, teniendo especial claridad acerca del impacto directo que las transformaciones tecnológicas significan para los trabajadores del sector.

De alguna manera, en su concepción de futuro está arraigado, subconscientemente, el clásico veredicto de Marx en cuanto a que el progreso vendría chorreando sangre⁸. Al respecto, la posición sustentada por Klimpel destaca por su claridad. Este sostiene que la modernización del sector portuario implica la necesidad de hacerse cargo de la incorporación de nuevas tecnologías, la mecanización de las faenas y generar un modelo de pensiones nuevo, que incluya incentivos al retiro para los trabajadores más antiguos y de más edad, que presentan más dificultades para su capacitación y se pueda cerrar un poco el círculo, profesionalizando a los trabajadores, lo que redundaría en mejores empleos y mayores salarios. Asimismo, en el discurso sindical está presente la menor competitividad de los puertos chilenos respecto de otros países, como Brasil, España u otros, en tanto en nuestros puertos tenemos mucha mano de obra de poca calificación, lo que constituye un obstáculo para el proceso de modernización (Bustamante y Najle, 2018).

De esta manera, la política dilatoria del desgaste del movimiento de los trabajadores portuarios, aplicada por TPS con el aval del Gobierno Regional y de la EPV bajo la dirección de Celis, se devela como una estrategia retrógrada, al menos estacionaria, del desarrollo de los puertos estatales de nuestro país, los que demandan expansión y modernización como condición del desarrollo económico de un país que busca integrarse a la economía de la región y a nivel internacional.

El desafío planteado por los trabajadores portuarios exige una visión de más largo aliento que no se resuelve con bonos de compensación ni Giftcard ni paquetes de mercaderías, sino, principalmente, con un diseño de ciudad-puerto que la actual administración de gobierno no se muestra capaz de brindar.

Para ello es necesario impulsar políticas públicas que integren al puerto como parte de la ciudad y no por encima de ella y los demás habitantes de la ciudad, que logren su articulación con el mundo académico (técnico y universitario), turístico y comercial, para los efectos de lograr una fuerza laboral portuaria profesional, calificada y eficiente, capaz de contribuir a generar mayores ganancias de competitividad al puerto de Valparaíso, a los puertos de la Región y a los puertos del país.

Políticas públicas que dignifiquen el trabajo y pongan término a prácticas laborales basadas en el trabajo precario, el subempleo y la inexistencia de derechos esenciales.

Políticas públicas que sean capaces de impulsar la formación de un clúster portuario, integrando productivamente diversas áreas económicas vinculadas a la industria marítimo-

⁸ Cita tomada de novela "El hablador", de Mario Vargas Llosa, editorial Alfaguara, 2007.

portuaria, obteniendo las ganancias de aglomeración que ese modalidad de organización productiva conlleva.

Políticas públicas que hagan posible la modernización de la infraestructura portuaria y de su entorno a partir de una redistribución de la renta que esta actividad hoy genera y que es capturada de modo insigne por las instancias públicas y privadas del poder central.

No es casual, entonces, que inmediatamente después de suscribirse el acuerdo que puso fin a las jornadas de movilización y protesta de los trabajadores portuarios, su principal dirigente haya anunciado las palabras que encabezaron este artículo: *“Tienen que entender que las protestas, la lucha callejera, la rabia siguen presentes. La movilización no ha parado. Esta es una primera ganancia laboral. Pero se vienen cosas más importantes en el futuro”*.

BIBLIOGRAFIA REFERENCIADA

- **Bustamante, Marcela y Miguel Najle** (2018): “Entrevista a Pablo Klimpel: ‘Que no existan represalias ni listas negras’”, Diario El Porteño, diciembre 27 (<http://elporteno.cl/2018/12/27/entrevista-pablo-klimpell-que-no-existan-represalias-ni-listas-negras/>).
- **De Rementería, Ibán** (2018), “El puerto de Valparaíso y sus problemas”, Diario El Porteño, diciembre 21.
- **El Mercurio de Valparaíso** (2018), “Cruzat: TPS tiene una proporción de eventuales más alta de lo que debería tener”, diciembre 24.
- **Fernanda García**, “Klimpel antes y después del largo conflicto portuario”, El Mercurio de Valparaíso, 23 de diciembre.
- **Organización Internacional del Trabajo** (OIT). “Trabajo portuario. Repercusiones sociales de los nuevos métodos de manipulación de cargas, Informe III (Parte 1B)”, Conferencia Internacional del Trabajo, Ginebra, 2002.
- **Urriola, Rafael y Fabián Norambuena** (2016), “Trabajadores portuarios de Chile: entre la precariedad y la esperanza”, Chile Veintiuno, Coleccionideas, Santiago, junio.