

La ‘modernización portuaria’ en la Región del Biobío. Un caso de privatización con precarización del empleo (1998-2018)*

The 'port modernization' in the Biobío Region. A case of privatization
with precarious employment (1998-2018)

Pablo Seguel Gutiérrez**

Resumen: En el artículo que presentamos a continuación analizamos en base a estadísticas descriptivas de diversas fuentes administrativas el proceso de modernización portuario en la región del Biobío y su impacto en el modelo de relaciones laborales del sector. En base a aquello, se sostiene que la aplicación de las reformas privatizadoras repercutieron en la prevalencia de un modelo de organización laboral basado en la eventualidad y el sistema de redondilla, con bajos niveles de formalidad laboral y precarización.

Palabras claves: Modernización Portuaria, Privatización, sindicalismo, precarización del empleo, informalidad laboral

Abstract: In the article that we present below, we analyze, based on descriptive statistics from various administrative sources, the process of port modernization in the Biobío region and its impact on the sector's labor relations model. Based on this, it is argued that the application of the privatization reforms had an impact on the prevalence of a labor organization model based on eventuality and the redondilla system, with low levels of labor formality and precariousness.

Keywords: Port Modernization, Privatization, unionism, job insecurity, labor informality

Recibido: 26 mayo 2020 Aceptado: 4 septiembre 2020

Introducción

Las transformaciones del comercio internacional a partir del proceso de globalización iniciado en la década de 1980 instalaron la discusión sobre la transformación de la organización del proceso de trabajo marítimo portuario y el sistema de relaciones industriales del sector. Razende¹ señala que la (1) apertura a la inversión privada a través del resguardo de la competencia y la innovación, sumado a una (2) reforma laboral orientada hacia el mercado constituyen los pilares del proceso de modernización. Para el autor los resultados de este proceso se observarían a distintos niveles. (i) A nivel operacional, fomentaría las inversiones en infraestructura, que potenciaría la innovación y la especialización productiva; (ii) a nivel económico, potenciarían los intercambios comerciales y crearían empleo; (iii) a

* Este artículo es parte de la investigación “La reorganización sindical de los trabajadores del proceso de trabajo marítimo portuario en el contexto de la modernización portuaria de la Región del Biobío (1998-2016), 2019. Universidad de Chile, Adscrita al Fondecyt Regular N°1161347.

** Historiador y Sociólogo Universidad de Chile. Becario Magíster Nacional de la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID), años 2018-2019. Folio N° 22180599. bseguelg@gmail.com

¹ Sidney Razende, *Modernización portuaria: una pirámide de desafíos entrelazados*, Santiago, CEPAL, 1998

nivel político, la MP reduciría los mecanismos de presiones sociopolítico sobre el control de la renta generada en los puertos; y iv) a nivel social, fomentaría la cooperación de los trabajadores y los empresarios, generando mayor calificación de la mano y mejores estrategias de mercado en los empresarios.

Raithelhuber y Weller² comprenden la MP como un cambio estructural del sector marítimo portuario, inducido fundamentalmente por factores de *cambio tecnológico y organizacional* que repercuten en el empleo. La modernización estaría relacionada con la innovación tecnológica y sus efectos de su aplicación en las formas de organización de las operaciones. Aumenta la polivalencia de los trabajadores (*upskilling*) por la introducción de tecnología que requiere mayor calificación de un segmento de trabajadores. Por otra parte, descalifica (*deskilling*), en la medida que las variaciones de la demanda son atendidas por una oferta de trabajadores eventuales con baja calificación, esto produce estratificaciones, precariedad laboral y brechas en la fuerza de trabajo.

El proceso de innovación tecnológica y organizacional buscaba supuestamente generar mayor eficiencia en los procesos de trabajo marítimo portuario al acelerar la velocidad de transferencia de carga, reducir los tiempos de espera de los buques en los terminales y al acelerar las operaciones de trabajo. Esto se reflejaría en un aumento de la productividad y en una reducción de los costos asociados a la cadena logística de distribución, redundando en un beneficio en los precios de las exportaciones y en los precios de las importaciones. Desde el punto de vista del trabajo, la reforma implicaba una serie de supuestos:

1. Reducción de la mano de obra, se contemplaba la jubilación anticipada de aquellos trabajadores de más de 20 años de servicio y el establecimiento de un *Reglamento sobre Trabajo Portuario*, que establecería como requisito el desarrollo de un *curso de seguridad* que permitiría la entrega de un *permiso de entrada* para el ingreso de los trabajadores portuarios.
2. El desarrollo de mayor calificación de la fuerza de trabajo y de capital humano, la complejización de las operaciones requeriría de una fuerza de trabajo con mayores habilidades y menos utilización de fuerza de trabajo no califica y eventual.
3. Reducción de los trabajadores eventuales y la ampliación de los trabajadores contratados, con mayores grados de calificación.
4. El desarrollo de una flexibilización del proceso y organización del trabajo, tanto en la utilización de trabajadores con mayores habilidades (*upskilling*) y mayores grados de polivalencia (*multitasking*), lo que aumentaría la calidad del empleo.
5. Reestructuración de las remuneraciones a través del desarrollo de componentes fijos y variables, dependiendo de la productividad de cada trabajador.

Los resultados de esta investigación demuestran que en relación con el proceso de modernización portuario de la Región del Biobío cuestionamos los supuestos del proceso de modernización portuaria, mostrando cómo el proceso de privatización no solucionó los problemas de remuneraciones, rotación, estacionalidad y riesgos laborales, sino que se profundizaron.

Trayectoria de la industria portuaria nacional

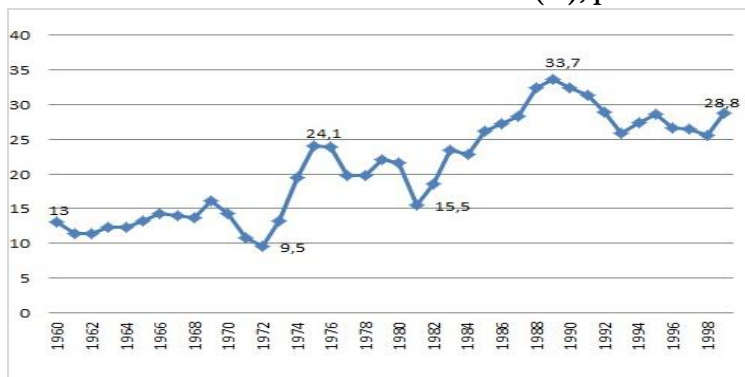
En Chile, el sector portuario se ha constituido un sector clave en el desarrollo de la economía, por cuanto cerca del 95% de las exportaciones e importaciones se transporta por vía marítima³. Junto con el desarrollo de los puertos nacionales se desarrollaron con fuerza puertos privados, que

² Andreas Raithelhuber y Jürgen Weller, *Reestructuración sectorial y cambios en las pautas de la demanda laboral*, Santiago, CEPAL, 2005

³ Sistema de Empresas (SEP), *Modernización Portuaria en Chile. Bitácora 1998-2005*, Santiago, MAVAL, 2006; Juan Herrera, *Raíces del puerto de San Antonio*, Santiago, Salesianos Impresores S.A, 2012

formaban parte de las funciones propias del desarrollo de la industria pesada en desarrollo de los países⁴. En Chile durante la década de 1960 las exportaciones de productos mineros y agrícolas representaban cerca del 13% de su PIB llegando en 1972 a representar un 9,6% de su PIB (Gráfico 1). A su vez el arancel nominal promedio sobre las importaciones fue del 94% y se creó a través del Decreto con Fuerza de Ley (D.F.L.) del Ministerio de Hacienda N° 290 del 6 de abril de 1960 la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI), estableciendo un control nacional sobre esta industria mediante un compromiso entre armadores, operados navieros y sindicatos de trabajadores marítimos y portuarios.

Gráfico 1
Exportaciones de Chile en relación con el PIB (%), periodo 1960-1999



Elaboración propia. Fuente: Banco de Datos del Banco Mundial.

Las políticas de la dictadura impulsaron el retiro parcial de parte del Estado de sus funciones regulatorias y de desarrollo, generando una apertura radical de la economía al comercio y los flujos internacionales de capital, implementando una política radical de libre mercado, la apertura de los mercados de capital y un cambio radical del sistema tributario⁵.

A inicios de los 90, los elementos del modelo socioeconómico impuestos en dictadura se profundizaron, en 1991 se acrecentó la estrategia de apertura comercial, mediante la reducción de aranceles aduaneros (disminuyen de un 15 a un 11%, proyectándose una reducción arancelaria cercana al 6% en el año 2003), se potenció la apertura de la cuenta de capitales y se buscó el posicionamiento de Chile como plataforma regional para la inversión extranjera⁶. Chile renunció a una política de integración con el Mercado Común de Sur (Mercosur) a favor del desarrollo de Acuerdos Económicos Complementarios de carácter bilateral con los países miembros y el desarrollo de una política exterior basada en la firma de Tratados de Libre Comercio (TLC) con las principales economías del mundo⁷ (Véase Tabla 1).

⁴ Comisión Económica para Latino América y el Caribe (CEPAL), “La reestructuración de empresas públicas: el caso de los puertos de América Latina y el Caribe”, en *Cuadernos de la CEPAL*, 68, 148 páginas, Santiago de Chile, 1992; CEPAL, “Cambios estructurales en los puertos y la competitividad del comercio exterior de América Latina y el Caribe”, *Cuadernos de la CEPAL*, Santiago, 1993

⁵ Sebastián Edwards y Alejandra Cox, *Monetarismo y liberalización. El experimento chileno*, México DF, Fondo de Cultura Económica, 1992; Alejandro Foxley, *Experimentos neoliberales en América Latina*, Santiago, CIEPLAN, 1982; Ricardo French-Davis, *Entre el neoliberalismo y el crecimiento con equidad. Tres décadas de política económica de Chile*, Santiago, Dolmen Ediciones, 2001

⁶ Carlos Ruiz y Giorgio Boccardo, *Los chilenos bajo el neoliberalismo. Clases y conflicto social*, Santiago, El desencanto, 2014

⁷ Dominique Hacheta, “La Reforma Comercial”, en Larraín, F. y Vergara R., (ed.), *La transformación económica de Chile*, Santiago, Centro de Estudios Públicos, pp. 297- 340, 2001b

Tabla 1. Acuerdos Comerciales Suscritos por Chile

Tipo de Acuerdo	Organismo / País	Año entrada en vigencia
Tratado de Libre Comercio	Alianza Pacífico	2016
Tratado de Libre Comercio	Tailandia	2015
Tratado de Libre Comercio	Hong Kong	2014
Tratado de Libre Comercio	Vietnam	2014
Tratado de Libre Comercio	Malasia	2012
Acuerdo de Complementación Económica	Cuba	2012
Tratado de Libre Comercio	Turquía	2011
Acuerdo de Complementación Económica	Ecuador	2010
Tratado de Libre Comercio	Australia	2009
Acuerdo de Libre Comercio	Perú	2009
Acuerdo de Libre Comercio	Colombia	2009
Tratado de Libre Comercio	Panamá	2008
Tratado de Libre Comercio	China	2006
Tratado de Libre Comercio	Estados Unidos	2004
Tratado de Libre Comercio	Corea	2004
Tratado de Libre Comercio	Asociación Europea de Libre Comercio (AFTA)	2004
Tratado de Libre Comercio	Centro América	2002
Tratado de Libre Comercio	Canadá	1997
Tratado de Libre Comercio	México	1998
Acuerdo de Complementación Económica	Bolivia	1993
Acuerdo de Complementación Económica	Mercosur	1996
Acuerdo de Complementación Económica	Venezuela	1993

Elaboración Propia. Fuente: Aduanas.

Durante la década de 1990 el volumen de las exportaciones de bienes y servicios creció en promedio al 9,5% anual. En ese sentido, “tanto las exportaciones como la inversión (que aumentó 10,4% anual en este periodo) fueron las principales fuerzas conductoras del crecimiento chileno, aumentando los vínculos de la economía chilena”⁸. Las exportaciones nacionales fueron extensivas en recursos naturales, esto se modificó producto de los incentivos comerciales y financieros que se fueron introduciendo a las exportaciones. Entre 1970 y 1990 modifica radicalmente el perfil exportador del país. A comienzos de la década de 1970 las exportaciones sólo representaban cerca del 10% del PIB y los principales destinos de las exportaciones correspondían a países de la Unión Europea (57,4%); a finales del siglo XX, las exportaciones llegaron representar el 25,5% del PIB (el que creció en promedio a tasas del 7%), diversificando los destinos de las exportaciones de país, aumentando la participación de los mercados asiáticos y de América Latina, impulsado por la demanda de cobre de China⁹.

⁸ French-Davis, *op. cit.*, p. 46

⁹ Dominique Hacheta, “Privatizaciones: Reforma Estructural Pero Inconclusa”, en Larraín, F. y Vergara R., (ed.), *La transformación económica de Chile*, Santiago, Centro de Estudios Públicos, pp. 113-154, 2001a; Patricio Meller, Dan Poniachik y

La modernización del sector marítimo portuario nacional finalmente se promulgó en el gobierno de Eduardo Frei Montalva, mediante la Ley N° 19.542 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones del 9 de diciembre de 1997. Mediante la Ley de *modernización del sector portuario nacional* se profundizó la política de privatización de Puerto que se venía perfilando de la década de 1980, reestructurando el sistema de relaciones industriales e implementando lineamientos sugeridos desde diversos organismos gremiales e internacionales.

El efecto indirecto del crecimiento de las exportaciones ha sido la fuerte dependencia del sector exportador chileno a las variaciones de la demanda de los principales compradores internacionales. Si bien aumenta la demanda asiática de productos chilenos, gran parte de las exportaciones corresponden a productos derivados de la industria forestal y mineros demandados principalmente por China y Japón. En América, crecen las exportaciones hacia la economía brasileña y peruana, más del 60% de las exportaciones del continente se destinan a Estados Unidos.

El modelo tripartito o service: La Empresa Portuaria de Chile (1960)

El sector marítimo estaba formado por los agentes privados de las compañías estiba y desestiba, agrupados en la Asociación Nacional de Armadores y la Cámara Marítima de Chile y los trabajadores marítimos agrupados en gremios de oficios¹⁰ que conformaban la Confederación Marítima de Chile (COMACH). Los trabajadores agrupados en gremios a través del sistema de matrícula tenían el control de la oferta de trabajo. Las tarifas eran definidas en instancias tripartitas (Instituciones de Estado, COMACH y Cámara Marítima) y eran estipulados en tarifados nacionales vinculantes para todos los puertos del país¹¹.

La EMPORCHI fue creada en 1960 a través del Decreto con Fuerza de Ley del Ministerio de Hacienda N° 290 del 6 de abril de 1960, administró los principales puertos del país: Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano, Valdivia, Puerto Montt y Punta Arenas. Los trabajadores portuarios estaban formados por diversos gremios,¹² regidos por las normas de las reparticiones públicas y su empleador era el Estado¹³. Este modelo laboral es denominado *service*, el Estado administra las faenas portuarias y entrega a los gremios, mediante una matrícula, el control de la provisión de mano de obra y de los servicios de manipulación de la carga en las naves y en los muelles¹⁴. Este sistema también es conocido como mono-operador, sistema único de operación portuaria en que la movilización de carga en el frente de atraque es realizada por una única empresa de muellaje.

Con la industrialización sustitutiva de importaciones, las exportaciones no representaban más del 10% del PIB y eran controladas a través de políticas de protección aduaneras que en algunos casos gravaban con valores por sobre el 100% nominal del valor de mercado de los productos. Los volúmenes de transferencia de carga eran bajos y en su mayoría, de cabotaje. En los 60, se transportaban 27 millones de toneladas, de las cuales 20 eran por cabotaje.

Ignacio Zenteno, "América Latina y la bendición de los recursos naturales", en Meller, P. (ed.), *Recursos naturales y diversificación exportadora*, Santiago, CIEPLAN, pp. 15-72, 2013

¹⁰ Desde inicios del siglo XX, existían en la zona central los siguientes oficios marítimos: lancheros, estibadores, marineros auxiliares de bahía, embaladores, fleteros, remolcadores, cuidadores marítimos o watchman (llamados coloquialmente como guachimanes) y los Empleados de Agencias Navieras.

¹¹ Herrera, *op. cit.*; SEP, *op. cit.*

¹² A principios del siglo XX, existían en la zona central los siguientes oficios portuarios agrupados en gremios: grúas eléctricas, movilizadores, tarjadores, locomotoras, planta mecanizada, maestranza, vías y obras, grúas móviles, mantenimiento, vigilantes y funcionarios portuarios.

¹³ Herrera, *op. cit.*; Biblioteca del Congreso Nacional (BCN), *Historia de la Ley 19.542. Moderniza el sector portuario estatal*, Santiago, Biblioteca del Congreso Nacional, 1997

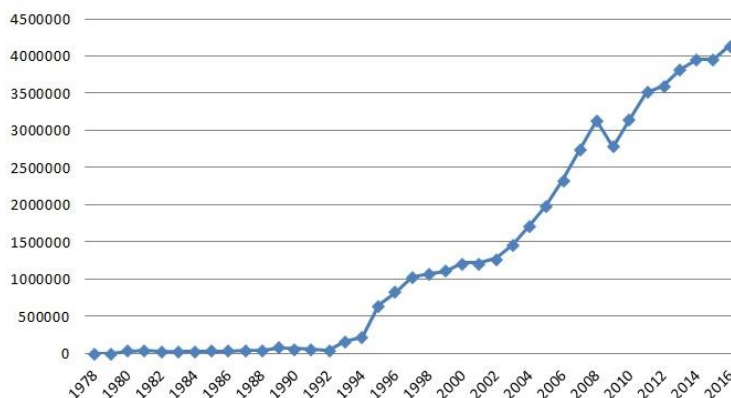
¹⁴ SEP, *op. cit.*; p. 9

El modelo multioperador: Las leyes 18.032 y 18.042 (1981)

La extensión del proceso de unitarización de la carga (Gráfico2) de acuerdo al aumento de las exportaciones, favoreció la transformación de la industria marítima y portuaria.

Las leyes 18.032 y 18.042 de 1981, ambas del Ministerio de Transportes, buscaron la reestructuración del sector portuario, instalando el modelo *Tool* o multioperador. En este sistema “la empresa estatal administra la infraestructura portuaria, pero son las empresas privadas las que prestan los servicios de estiba y agenciamiento”¹⁵. En palabras del Reglamento Sobre Trabajo Portuario, modificado y refundido a través del Decreto N° 90 Del Ministerio del Trabajo del 24 de enero del 2000, el esquema multioperador es “(...) el sistema de operaciones portuarias donde las distintas empresas de muellaje pueden prestar sus servicios en un mismo frente de atraque”¹⁶

Gráfico 2
Transferencia de carga en TEU en puertos chilenos, 1978-2016



Elaboración propia. Fuente: base de datos del perfil marítimo y logístico de la CEPAL.

La ley 18.032 buscaba implementar el modelo de ajuste de salario por mecanismos de mercado. Eliminando la matrícula, para posibilitar que la oferta de trabajado y sus remuneraciones no estuviesen mediadas por el control del sistema de redondilla o nombrada y se ajustase a los requisitos del mercado. Esto produjo la abolición de la exclusividad de provisión de trabajo por parte de los sindicatos y se instauró como precondition la necesidad de disponer de un curso de seguridad en labores portuarias (conocida como el carné rojo).

Se liberalizó el acceso a los puestos de trabajos marítimos, los salarios disminuyeron y se precarizó el empleo a través de la figura de la eventualidad. La apertura indiscriminada de puestos de trabajo llevó a que a fines de la década de 1980 la autoridad marítima (Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante de la Armada, DIRECTEMAR) cursara 11.500 autorizaciones para trabajar en puertos nacionales, cuando la demanda del sector no superaba los 3.500 puestos de trabajo. La tasa de ocupación del factor trabajo en el sector fue de 30,4% de la Fuerza de Trabajo, generando malestar laboral y sindical. Desde el ejecutivo a inicios del 90 se buscó crear un número determinado de puestos de trabajo mínimo para una determinada cantidad de trabajadores, a través de la creación de los “contratos de provisión de puestos de trabajo” (CPPT). Esto fue rechazado por los trabajadores, por cuanto los CPPT fijaba las condiciones que debían cumplir los contratos, pero no contenía la obligación

¹⁵ Ibid, p. 10

¹⁶ Decreto N° 90 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones del 24 de enero de 2000.

de celebrarlos y exoneraba a los empleadores de celebrarlos con la anticipación que fija la ley¹⁷ Se terminó aprobando, con algunas modificaciones a través de la Ley del Ministerio del Trabajo y Previsión Social N° 19.250 publicada el 30 de septiembre de 1993.

La Ley 18.042 buscaba privatizar las faenas portuarias a través de la disolución de la EMPORCHI, creando diez Sociedades Anónimas Portuarias, bajo una estructura de holding que administraría una “Corporación Nacional Portuaria”¹⁸, concesionándose, entregando en licitación los sitios de traque y las bodegas. Se reformó la Ley de Fomento a la Marina Mercante a través del Decreto Ley N° 3059 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones del 13 de diciembre de 1979, permitiendo que naves y empresas extranjeras pudiesen efectuar transporte de carga para cabotaje e internacional. Se agilizaron los trámites de ingreso y salida del país de la carga, aumentaron los turnos de dos a tres, definiendo las faenas portuarias y marítimas como un trabajo ininterrumpido y se introdujo un reajuste en el sistema de cobros de EMPORCHI, por el uso de infraestructura y de áreas portuarias. Se intensificó el uso de la mano de obra, se rompieron barreras de acceso a los puestos de trabajo, esto permitió reducciones considerables de los valores de las remuneraciones dada la baja tasa de ocupación del trabajo y se extendieron las modalidades de contratación bajo la figura de la eventualidad.

El modelo landlord: la ley 19.542 (1998)

A principios de 1990 aumentan los volúmenes de transferencia de carga debido al auge de las exportaciones, en un contexto internacional de transformaciones de la industria portuaria. Entre 1991 y 1999 la carga contenerizada aumentó en un 45%, representando el 14% de la transferencia de la carga internacional. Estos factores, sumados a la profundización de la estrategia comercial trazada en dictadura, provocó que la agenda de los gobiernos se profundice la modernización portuaria en 1994, siendo en 1995 despachada la propuesta legal a primer trámite constitucional en la cámara diputados.

En el mensaje presidencial N° 376-331 del 6 de junio de 1995, se trazaron como imperativos de esta política: (1) el velar por el buen uso de los recursos costeros, la necesidad de (2) promover la inversión privada y hacer más dinámica el proceso de inversión en los puertos, (3) la preservación de la eficiencia y la competitividad en las operaciones portuarias y la necesidad de (4) procurar un desarrollo armónico de los puertos en relación con el medio ambiente, las áreas urbanas adyacentes y la infraestructura de transporte y comunicaciones¹⁹. El Informe de la Comisión de Obras Públicas indicaba que: “Chile basa su crecimiento económico en una estrategia de desarrollo exportador y de inserción internacional, en los ámbitos comerciales, productivos y financiero, razón por la cual es vital el impulso que se da y se dará al libre intercambio de bienes, servicios, inversiones y flujo financiero”²⁰.

En 1997, se publicó la Ley del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones N° 19.542 del 17 de diciembre de 1997, “Modernización del sector portuario estatal”. Objetivo que según las autoridades se conseguiría a través de las siguientes: (1) descentralizar la EMPORCHI; (2) permitiendo el acceso a los privados a las operaciones y faenas portuarias; (3) y la transformación de las relaciones labores. El modelo propiciado deja al Estado la propiedad de la infraestructura portuaria y de los sitios de atraque y entrega concesiones de uso a privados, para que la inversión en infraestructura e innovación recayese en los privados. Este modelo mono-operador mixto (público-privado), es conocido como *Landlord*, es decir: “El estado se retira completamente de la administración de servicios portuarios, guardando para sí un rol de administrador del borde costero de aptitud portuaria, y de promotor del

¹⁷ BCN, *op. cit.*, p. 57

¹⁸ Herrera, *op. cit.*; p. 382

¹⁹ BCN, *op. cit.*, p. 6

²⁰ *Ibid.*, p. 52

desarrollo de las comunidades portuarias²¹. Henriëtte Van Niekerk²², en este modelo las funciones de autoridad recaen en los gobiernos nacionales, regionales y municipales. Hay cinco funciones fundamentales de la autoridad: (1) el monitoreo del desarrollo del modelo concesionado, (2) formulación de políticas, planes y funciones de desarrollo, (3) control del tráfico de cargas, de las regulaciones y de las funciones de seguridad y sobrevivencia, (4) la publicidad, las relaciones y actos públicos y (5) funciones de desarrollo de los recursos humanos. Se crearon diez empresas portuarias heredadas de los activos de la EMPORCHI, regidas el Sistema de Empresas Públicas²³. Se buscaba disminuir los costos generales de la cadena logística de la distribución, mediante el establecimiento de tarifas que incentivasen el aumento de la productividad y la eficiencia de los servicios. Cada empresa debía contar con la Definición de Planes Maestros Portuarios y Calendarios Referenciales de Inversión, que delimitaran los procesos de licitación de los frentes de atraque de las empresas creadas.

Modernización portuaria en la región del Biobío

Con el proceso de reconversión productivo puesto en marcha en la década de 1980 el sector portuario tomó un rol central en el modelo de desarrollo primario exportador chileno. En el contexto internacional, los puertos chilenos poseen un bajo costo operacional, disponen de una buena logística, pero están alejados de las rutas comerciales más transitadas por el sistema de comercio internacional²⁴. Según el Ranking Internacional de movimiento de carga en toneladas (TEU) por puertos elaborado por la CEPAL, los puertos chilenos ocupan el tercer lugar a nivel regional (Gráfico 3)

108

Gráfico 3



Elaboración propia. Fuente: perfil Marítimo y Logístico de América Latina y el Caribe, CEPAL

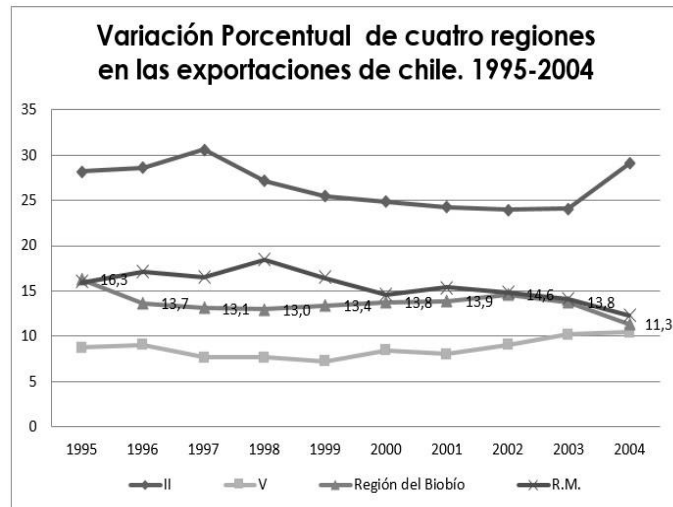
²¹ SEP, *op. cit.*, p. 11

²² Henriëtte Van Niekerk, "Port reform and concessioning in developing", *Maritime economics & logistics*, 7, pp. 141-155, 2005

²³ Empresa Portuaria Arica (EPA), Empresa Portuaria Iquique (EPI), Empresa Portuaria Antofagasta, Empresa Portuaria Puerto de Coquimbo (EPCO), Empresa Portuaria Valparaíso (EPV), Empresa Portuaria San Antonio (EPSA), Empresa Portuaria Talcahuano-San Vicente, Empresa Portuaria Puerto Montt (Empormontt), Empresa Portuaria Chacabuco (Epcha) y Empresa Portuaria Austral (EPA).

²⁴ Ministerio de Obras Públicas Transportes y Telecomunicaciones (MOP/TT), *El sistema portuario de Chile*, Santiago, 2005

Gráfico 4

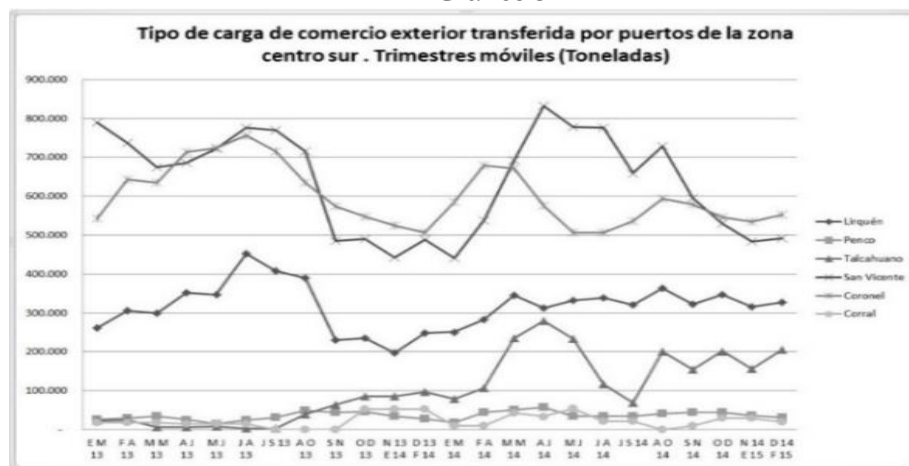


Elaboración propia: información de la Dirección Nacional de Aduanas, Declaración de Exportación.

Los puertos de la Región del Biobío corresponden al cuarto lugar en términos de movimiento de carga nacional, por detrás de las zonas del Norte, Centro Norte y Centro (Gráfico 4). Los puertos del Biobío no corresponden a puertos estratégicos en términos del volumen en tonelaje de exportación. En el gráfico 4, se observa en la serie histórica, que la Región del Biobío se ubica en el tercer lugar, por detrás de la Región de Antofagasta (Minería) y la Metropolitana (Manufacturas).

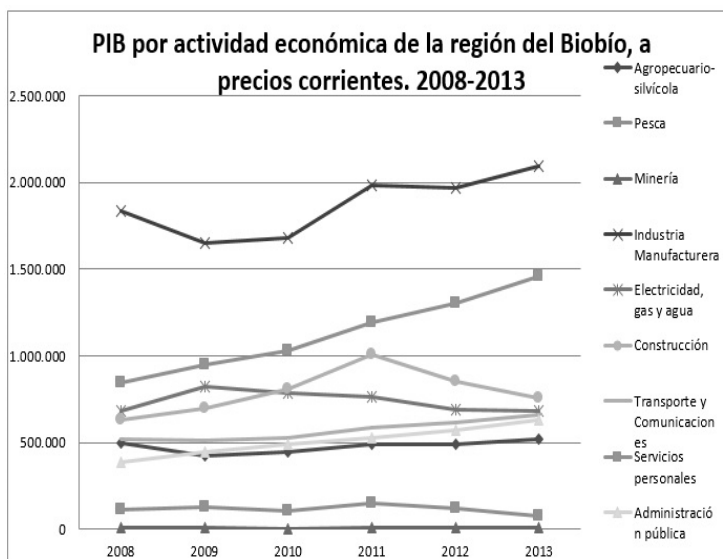
A pesar de las variaciones estacionales, se manifiesta una tendencia entre los puertos que movilizan mayor carga, siendo los puertos de Lirquén, San Vicente y Coronel los puertos de mayor movimiento de carga trimestrales en TEU para los años 2013-2015 (Gráfico 5). De acuerdo al PIB, la Región del Biobío presenta un escenario diverso que deja en primer lugar a la energía, seguida de servicios personales, la actividad de la construcción, transportes y telecomunicaciones, administración pública y, en las últimas posiciones, los rubros agropecuario-silvícola y la pesca. Esta situación produce que la región deja a los productos de exportación en el último lugar (Gráfico 6)

Gráfico 5



Elaboración propia, en base a estadísticas CAMPORT.

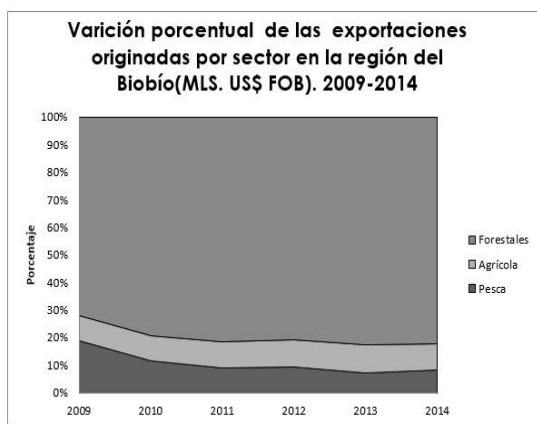
Gráfico 6



Elaboración propia. Fuente: Cuentas nacionales.

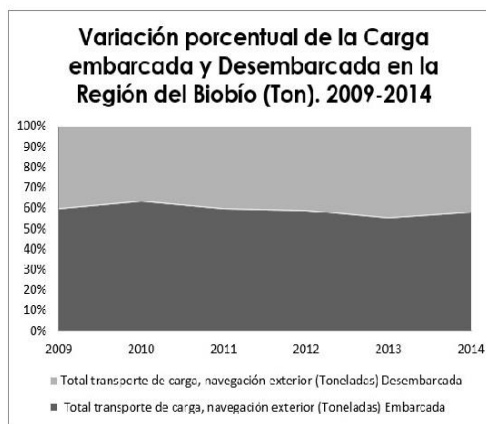
Desde las exportaciones, al observar los movimientos de embarque y desembarque en la región se observa que pese a esta composición del PIB en la región predominan las exportaciones y, dentro de éstas, las exportaciones están compuestas por productos forestales, seguidos de los productos agrícolas y pesqueros (Gráfico 7 y 8).

Gráficos 7



Elaboración propia. Fuente: INE Biobío

Gráfico 8



Elaboración propia. Fuente: INE Biobío

Las exportaciones regionales desde comienzos de la década de 1990 han sido arrastradas por el sector forestal, tanto desde el punto de vista de las divisas (Gráfico 9) como de los tonelajes movilizados (Gráfico 10). Este crecimiento se explica por el acentuamiento del modelo mono exportador en la región.

Gráfico 9

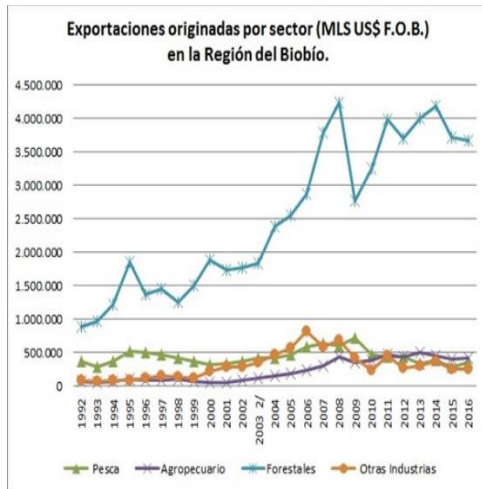
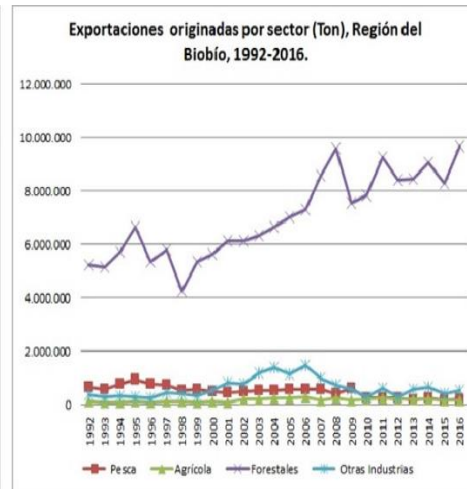


Gráfico 10



Elaboración propia. Fuente ADUANAS

El sector forestal representa cerca del 80% de las exportaciones. El principal producto de exportación forestal es la pulpa química utilizada en la industria papelera. Este modelo de exportación intensiva da cuenta de fuertes dependencias de los mercados internacionales, concentrado la demanda de dicho producto en los mercados de Estados Unidos, China y Japón (Gráficos 11 y 12). El área forestal se encuentra en una fuerte dependencia de la situación internacional, de acuerdo a los contextos de contracción internacional en 1998 y 2009.

111

Gráfico 11

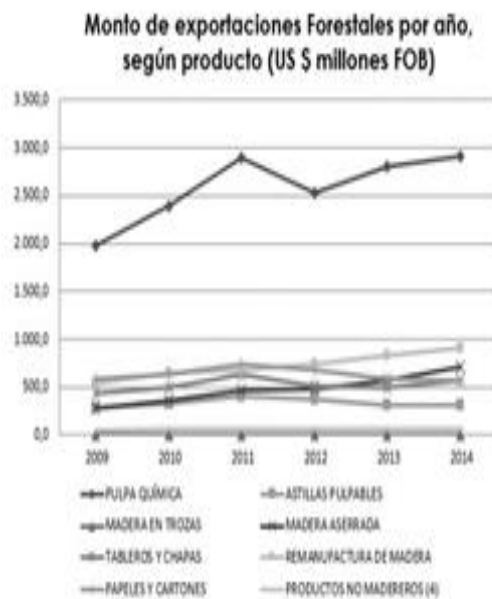


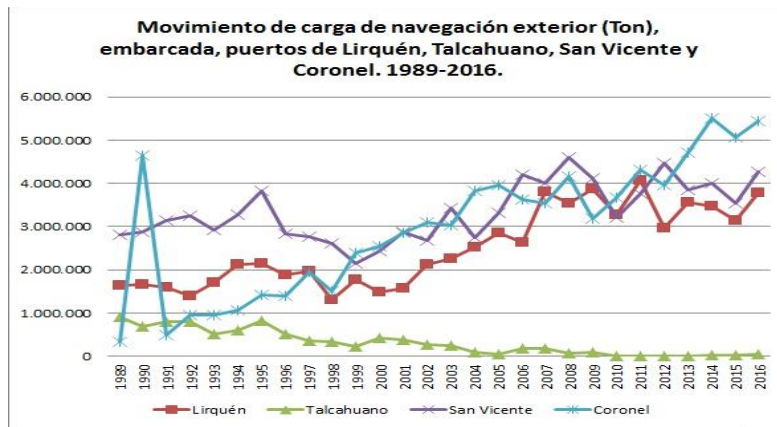
Gráfico 12



Elaboración propia: Fuente INFOR.

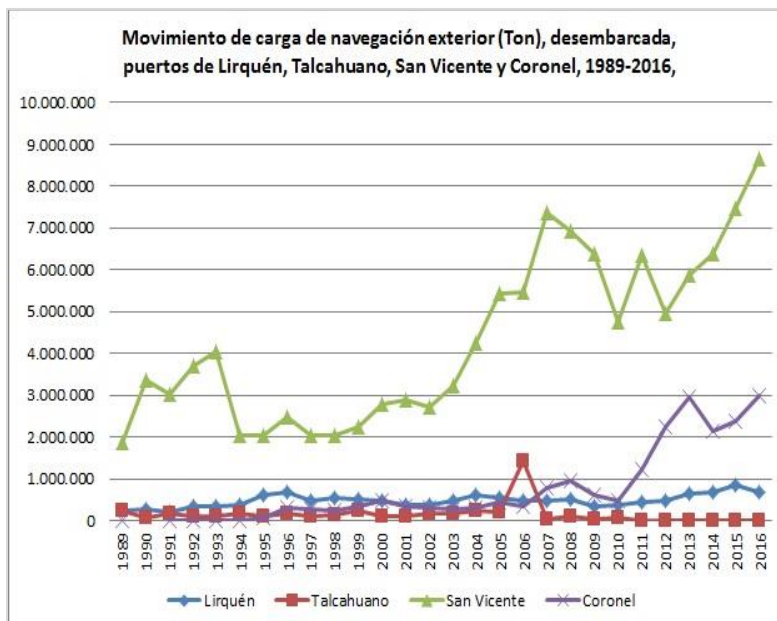
Los principales puertos exportadores a nivel regional están en Coronel, Lirquén, San Vicente y Talcahuano. El año 1992 el principal puerto de exportación fue San Vicente, seguido de Lirquén y Coronel. Dos décadas después el principal puerto de exportación (en toneladas movilizadas) fue el puerto de Coronel, seguidos de San Vicente y Lirquén (Gráfico 13). Esta información vista desde el tonelaje desembarcado deja en primer lugar al puerto de San Vicente seguido del puerto de Coronel (Gráfico 14)

Gráfico 13



112

Gráfico 14



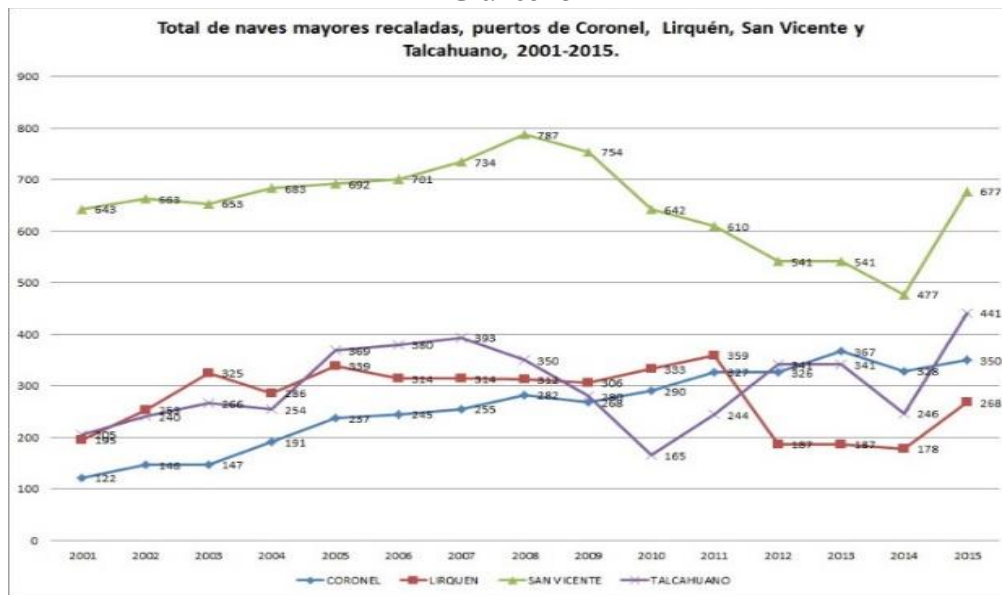
Elaboración propia. Fuente CAMPORT y Aduanas.

Esto se ratifica observando las naves recaladas (nacionales y extranjeras). En el año 2001, los principales puertos de operaciones de naves fueron el puerto de San Vicente (643 naves), seguido del puerto de Talcahuano (205 naves), dejando en último lugar al puerto de Coronel (122 naves). A dos

décadas de modernización portuaria, el principal puerto de operaciones de naves en la región sigue siendo el puerto de San Vicente (677naves), seguido del puerto de Talcahuano (441 naves), Coronel (350 naves) y Lirquén (268 naves) (Gráfico 15).

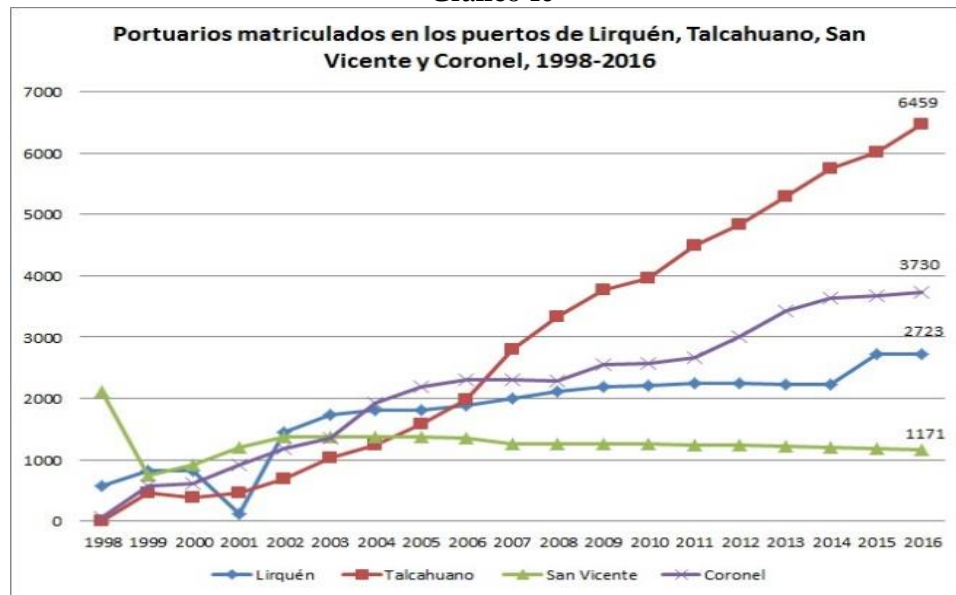
La cantidad de trabajadores portuarios matriculados vigente por puertos, en el año 1999 la mayoría de los puertos regionales registraba menos de 1.000 trabajadores. En el año 2016 el puerto de Talcahuano registró 6.459 trabajadores, seguido del puerto de Coronel con 3.730 trabajadores, Lirquén con 2.723 y San Vicente con 1.171 (Gráfico16), este último representa el puerto donde opera la mayor cantidad de naves a nivel regional, y que ocupa la menor cantidad de trabajadores portuarios.

Gráfico 15



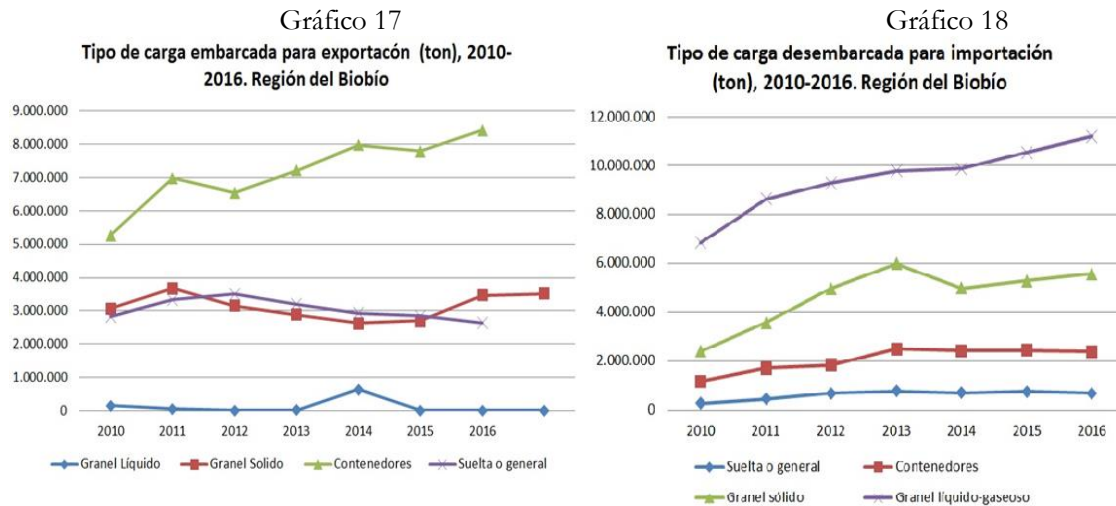
113

Gráfico 16



Elaboración propia. Fuente DIRECTEMAR.

Cuando se desagrega a nivel regional el tipo de carga movilizada, el grueso de las exportaciones regionales proviene de carga contenerizada (Gráfico 17). Por el contrario, el grueso de la carga desembarcada proviene de graneles líquidos y sólidos (Gráfico 18).



Elaboración propia, Fuente CAMPORT.

La Fuerza de Trabajo Marítimo-portuaria

Las definiciones de “los embarcados” (en pesca industrial y pesca artesanal) y de “trabajadores independientes y de ribera”, están estipuladas en el Capítulo III del Código del Trabajo, entre los artículos N° 96 al 145, titulado “Del Contrato de los Trabajadores Embarcados o Gente de Mar y los Trabajadores Portuarios Eventuales”²⁵. Los trabajadores portuarios eventuales están definidos en el artículo N° 133, dónde se manifiesta que se entiende por portuario a “todo aquel que realiza funciones de carga y descargas de mercancía y demás faenas propias de la actividad portuaria, tanto a bordo de naves y artefactos navales que se encuentren en los puertos de la República, como en los recintos portuarios”²⁶ (Subrayado nuestro).

A través del Dictamen N° 4413 /172 del 22 de octubre de 2003 que ratifica el dictamen N° 5174/346 del 11 de diciembre del 2000, se precisó que la definición recinto portuario alude al: “espacio terrestre legalmente determinado, delimitado y divisible, sea operativa o geográficamente, que comprende los muelles, frentes de atraque y terrenos e infraestructura, donde se efectúan labores de carga y descarga de naves o artefactos navales y demás faenas o funciones propias de la actividad portuaria”²⁷.

El dictamen, precisa la noción demás faenas portuarias correspondiente a toda labor que “(...) se desarrolle al interior de un recinto portuario incluyendo la de carga y descarga de naves y el movimiento de carga entre un lugar y otro de tal recinto”²⁸, precisando que las labores de trabajadores externos al recinto portuario y “(...) que ingresan a él transitoriamente sólo con el objeto de depositar carga que viene desde fuera o recoger la que saldrá fuera del mismo. Se trata de trabajadores que realizan labores que no dicen relación con la operación o manejo de equipos ni con una movilización que se inicia

²⁵ Dirección del Trabajo, *Código del trabajo*, Santiago, 2018, pp. 62-70

²⁶ Íbid, p. 67

²⁷ Ord N° 4413/172 de la Dirección del trabajo. Sistematiza doctrina y jurisprudencia administrativa sobre trabajo portuario.

²⁸ Ídem.

y termina dentro del recinto portuario (elementos configurativos de la conceptualización general de trabajador portuario)”²⁹. Los trabajadores portuarios son “trabajadores que cumplen funciones de carga y/o descarga de mercancías entre la nave o artefacto naval y los recintos portuarios a los medios de transporte terrestre y viceversa, como asimismo, los que laboran en faenas que aparezcan directa e inseparablemente relacionadas con las anteriores, como la movilización que se inicia y termina al interior de los aludidos recintos; la que se efectúa para el acopio o almacenaje de la descarga dentro de ellos y la que tiene lugar desde los recintos portuarios a la nave o artefacto naval”³⁰.

Condiciones contractuales de la fuerza de trabajo

En términos contractuales existen los (1) trabajadores permanentes, (2) trabajadores portuarios eventuales y (3) trabajadores portuarios eventuales sujetos a Convenio de Provisión de Puestos de Trabajo (CPPT) (tabla 2). En el sector portuario prevalece el trabajo eventual dadas las características estacionales de la demanda de trabajo y de la transferencia de carga. Los trabajadores sujetos al contrato eventual no tienen derecho a vacaciones, indemnizaciones por años de servicio ni demás prestaciones propias de dicho contrato.

Tabla 2. Condiciones contractuales de los trabajadores portuarios

Tipo de Contrato	Condición laboral
Contratado	Corresponde a un número menor de trabajadores contratados por las empresas de muellaje. Se rigen por las normas del Código del Trabajo y por la resolución N° 59 de la Dirección del Trabajo que establece regímenes excepcionales de jornadas de trabajo y descanso en empresas de muellaje ³¹
Permanente	La remuneración de un trabajador es mixta, formada por un monto fijo y un monto variable por jornada de trabajo
Eventuales	“(.) es el que celebra el trabajador portuario con un empleador, en virtud del cual aquél conviene e ejecutar una o más labores específicas y transitorias de carga y descargar de mercancías y demás faenas propias de la actividad portuaria, a bordeo de las naves, artefactos navales y recintos portuarios y cuya duración no es superior a veinte días” Agregando que, “El contrato a que se refiere el inciso anterior podrá celebrarse en cumplimiento de un convenio sobre provisión de puestos de trabajo suscrito entre uno o más empleadores y uno o más trabajadores portuarios, o entre aquel o aquellos y uno o más sindicatos de trabajadores eventuales o transitorios” Artículo N° 134, Código del Trabajo ³² . En el artículo 137 del Código del Trabajo se estipula que la jornada no podrá ser inferior a 4 horas ni superior a 8. El pago de las remuneraciones deberá efectuarse 24 hrs. de haber finalizado el contrato de trabajo.
Eventuales en Convenio de Provisión de Puestos de Trabajo	Pueden ser celebrados por trabajadores portuarios eventuales, la suscripción de estos no hace que estos pierdan su condición de tales, teniendo por objetivo que los trabajadores que los suscriben perciban un ingreso mínimo trimestral y acceso a los puestos de trabajo (Ord. N° 144/14 de la Dirección del Trabajo. Están regulados por el Artículo N° 142 del Código del Trabajo. En los CPPT se pueden suscribir con uno o más trabajadores, se individualizan a los trabajadores y empleadores que forman parte del mismo, las remuneraciones por turno, la

²⁹ Ídem.

³⁰ Ídem.

³¹ Menares, Óscar, *Apunte de derecho laboral portuario*, Documento técnico interno de la UPCH, 2008

³² Dirección del Trabajo, *op. cit.*, p. 68

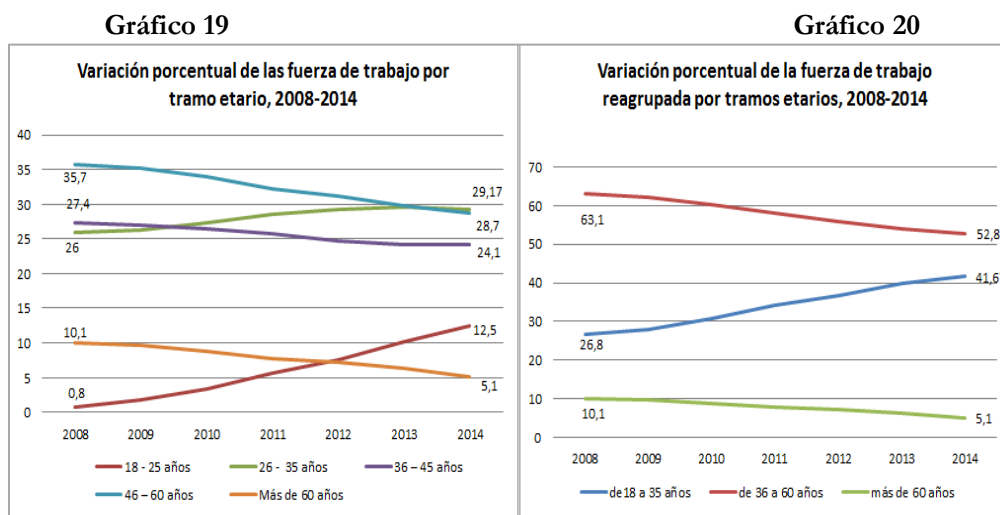
	periodicidad del pago y la duración del convenio. Éstos pueden renovarse trimestralmente.
--	---

Elaboración propia.

Perfiles sociocupacionales de la fuerza de trabajo

De acuerdo a los datos analizados entre 2008 y 2014, el promedio de trabajadores fue de 88,19% y el de trabajadoras de 11,81%. En términos etarios, según la información proveída por la Subsecretaría de Previsión Social a la Fundación Chile 21 (2016) (Gráfico 19)³³, continúa prevaleciendo una población que se ubica entre los 36-46 años, se observa un incremento significativo (de 0,8% a 12,5%) en el tramo etario entre los 15 y los 25 años; así como una variación del 3% del tramo que va de los 26 a los 35 años. De modo paralelo, se observa una caída del tramo etario que va de los 46 a los 60 años y de los 60 y más años.

Al reagrupar la fuerza de trabajo del sector (Gráfico 20), se observa una participación mayoritaria de la fuerza de trabajo con más de 36 años. No obstante, se aprecia un crecimiento de 155% del tramo que va desde los 18 a los 35 años, lo que expresa una tendencia hacia un rejuvenecimiento de la fuerza de trabajo.



Elaboración propia. Fuente: información entregada por la Subsecretaría de Previsión Social a la Fundación Chile 21

Dada la información disponible es imposible establecer correlaciones algunas de las hipótesis que se pueden plantear al respecto son (i) que este aumento de la población laboral joven se debe a un recambio de la fuerza de trabajo, a través del ingreso de perfiles con mayores calificaciones laboral. No obstante, (ii) se puede plantear que dadas las condiciones de seguridad e higiene de este

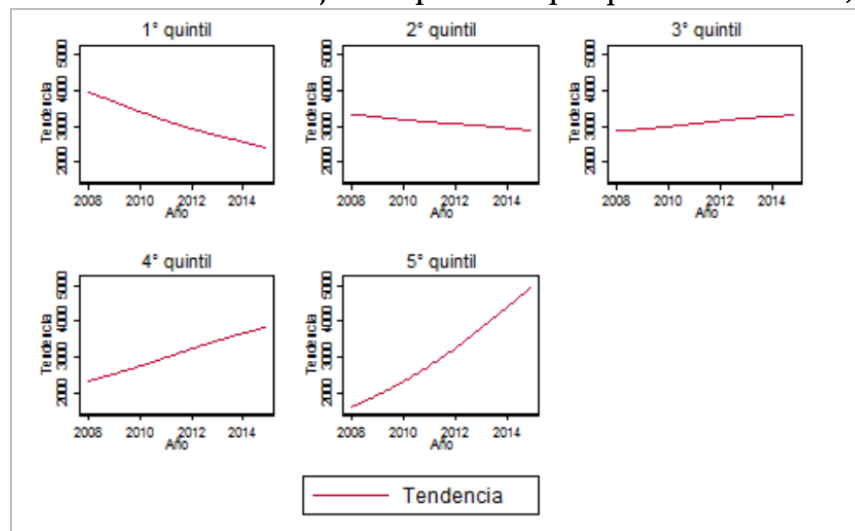
³³ Se efectuó una solicitud de acceso a la Información Pública Folio N° AL002T0000296 del 26.02.2018, en la que se solicitó la base de datos utilizada por la Fundación Chile 21 en el marco del “Estudio preliminar para levantar brechas e las condiciones de trabajo del sector portuario chileno” de 2014. Dicha información fue denegada a través del ORD. N° 24070 del 07.03.2018 por estimar que la información a proveer permite la identificación de los informantes, motivo por el cual queda sujeta a los preceptos de la Ley N° 19.628 de 1999. Por estos motivos, en este apartado se reinterpreta parte de la información publicada en el informe de la Fundación Chile 21.

trabajo³⁴, por la intensidad, el trabajo en intemperie y la estacionalidad de la demanda de trabajo, el periodo económicamente activo del trabajador va decayendo a medida que aumenta la intensidad y la productividad del sector.

Remuneraciones de la fuerza de trabajo

De acuerdo a la Fundación Chile 21³⁵ (2016), hay un aumento de las cantidades de trabajadores dentro de los quintiles de mayores ingresos, disminuyendo los trabajadores que reportan menores ingresos. Es probable que el aumento de la participación en las remuneraciones de los quintiles más altos se deba a la mayor introducción de fuerza de trabajo con mayor calificación. Con la información existente esta conclusión pudiese ser inadecuada (Gráfico 21). Un aumento salarial puede ser el resultado de mayor intensidad en la utilización de la fuerza de trabajo y no por un aumento del nivel tecnológico de las operaciones portuarias.

Gráfico 21
Evolución de la cantidad de trabajadores portuarios por quintiles de salarios, 2008-2014



Fuente: Fundación Chile 21 (2014: 63)

Tasa de ocupación de los trabajadores portuarios y calidad del empleo

Existe una gran brecha entre los trabajadores vigentes y los trabajadores efectivamente ocupados en el sector portuario³⁶. Las estadísticas existentes son fragmentarias, las administra DIRECTEMAR y no permiten efectuar análisis de tendencias históricas con facilidad. Dado el

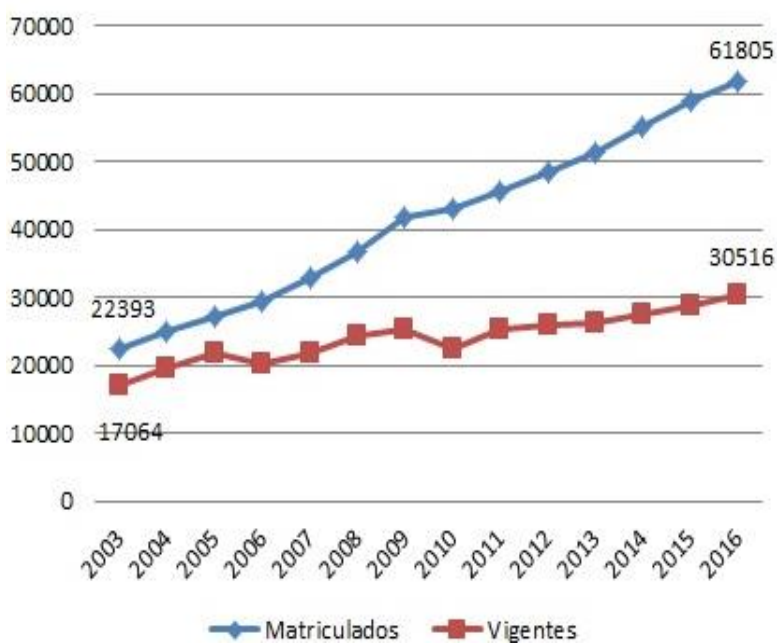
³⁴ FLACSO, *Estudio exploratorio destinado a la caracterización inicial de los trabajadores portuarios, levantamiento conceptual de perfiles y puestos de trabajo y a la identificación y evaluación de los factores de riesgo presentes en la actividad*, Documento, 2015

³⁵ Fundación Chile 21 (FCH21), *Diagnóstico para levantar brechas en las condiciones de trabajo del sector portuario chileno*, Documento, 2016

³⁶ La Fundación Chile 21 (2014) se equivoca en la estimación de la tasa de ocupación, los cálculos que ellos establecen toman como referencia a los trabajadores portuarios vigentes. El error radica en la aplicación del indicador. La tasa de ocupación es la relación entre la demanda efectiva con el total de trabajadores que pueden trabajar en dicho sector, no los que efectivamente lo hicieron. La condición de “matriculado” habilita al trabajador portuario para trabajar en el sector y la condición de “vigentes” son aquellos que en el periodo observado por Directemar, renovador el curso de seguridad y efectivamente realizaron algún turno.

ordenamiento jurídico actual, DIRECTEMAR está encargada de administrar permisos de entrada a los recintos portuarios, junto con autorizaciones para operar naves en muelles y recintos portuarios a través de la matrícula, en la práctica el acceso a la información es complejo y es discontinua.

Gráfico 22. Relación histórica entre trabajadores portuarios matriculados y vigentes, 2003-2016



Elaboración propia. Fuente DIRECTEMAR.

DIRECTEMAR entrega la información de la cantidad de trabajadores que en un respectivo año estaban matriculados en sus registros para poder desempeñarse como trabajadores portuarios y la cantidad de trabajadores que mantuvieron su calidad al finalizar dicho año. Las dificultades provienen de la estimación de los trabajadores efectivamente ocupados, esto se puede proyectar en función de los registros de la Subsecretaría de Previsión Social, pero que encubre las brechas ocupacionales que se generan con la modalidad contractual de la eventualidad. Desde el año 2003 al año 2016³⁷ se muestra un crecimiento de los trabajadores matriculados, en relación con los trabajadores que efectivamente mantuvieron su condición de portuarios (Gráfico 22). Si en 2003 existían 22.393 matriculados, en 2016 dicha cifra aumentó a 61.805 representando un crecimiento de 276%. Si en el mismo periodo los trabajadores matriculados correspondían a 17.064 en el año 2003, la condición de trabajadores portuarios al año 2016 la mantuvieron 30.516 trabajadores, que representa un crecimiento de 178%. En el año 2003, la diferencia entre trabajadores matriculados y vigentes representaba el 33,8%, en el año 2016 dicha brecha creció al 50,6% de la fuerza de trabajo del sector.

³⁷ Directemar solo desde el año 2003 en adelante maneja los datos de los trabajadores matriculados y de los vigentes. Con anterioridad, sólo tiene los datos de los trabajadores matriculados.

Tabla 4. Tasa de ocupación de trabajador portuarios, 2003-2016

Año	Matriculados	Vigentes	Ocupados	Tasa ocupación
2003	22.393	17.064	6.825	30,4%
2004	24.862	19.464	7.185	28,9%
2005	27.161	21.819	7.563	27,8%
2006	29.519	20.345	7.961	26,9%
2007	32.849	21.761	8.380	25,5%
2008	36.636	24.271	8.821	24%
2009	41.699	25.340	9.285	22,2%
2010	43.188	22.393	9.774	22,6%
2011	45.644	25.394	10.288	22,5%
2012	48.361	26.018	10.830	22,3%
2013	51.278	26.353	11.400	22,2%
2014	55.207	27.580	12.000	21,7%
2015	58.857	28.776	12.600	21,4%
2016	61.805	30.516	13.230	21,4%

Elaboración propia, en base a datos entregados por DIRECTEMAR y una estimación de la proyección de los trabajadores efectivamente ocupados.

Al no disponer de datos oficiales, podemos estimar según datos secundarios la tasa de ocupación nacional del sector³⁸. Si en el año 2003 la tasa de ocupación del sector portuario representaba el 30,4% el año 2016 la tasa disminuyó a 21,4%, hay un deterioro de las condiciones de trabajo del sector, por el aumento de la fuerza de trabajo. Esto se explica por aquellos trabajadores matriculados que decidieron efectuar el curso de seguridad en faenas portuarias en un Organismo Técnico de Capacitación por la duración y vigencia estipulado en el código del trabajo (tabla 4).

Se puede proponer la siguiente interpretación: *Diferencias entre las posibilidades nominales de acceder y efectuar un trabajo portuario y las posibilidades reales de acceder al mismo por las características de las relaciones laborales*. Dada la estacionalidad del trabajo portuario y con la naturaleza del vínculo contractual entre las empresas de muellaje y los trabajadores portuarios, tiende a prevalecer en un 90% el trabajo portuario eventual. Este trabajo no está sujeto a los derechos laborales tradicionales y en el que las remuneraciones están sujetas a la cantidad de nombradas que se efectúan en un mes.

³⁸ Esta tasa de ocupación se estimó en relación con una proyección del año 2014 entregada por una licitación de la Subsecretaría de Previsión Social (FCH21, 2014). En este estudio se estimó en base a datos entregados por las empresas de muellaje en 12.000 los trabajadores requeridos en el proceso de trabajo a nivel nacional. En el mismo año, el Ministerio de Transportes definió el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (2014) en el que se señaló que la transferencia de carga aumentó en un 5% anual. Si bien es cierto, que es complejo estimar en base a esos datos una proyección hacia 2016 como hacia 2003, dado que hay una serie de variables que no se controlan como la apertura de nuevos puertos privados, el efecto en productividad producto de la adopción de nuevas tecnologías, los datos entregados nos permiten ver una tendencia que se relaciona con los datos de aumentos de los trabajadores matriculados y vigentes.

Conclusiones

En la industria marítimo-portuaria podemos identificar tres grandes configuraciones industriales en los últimos cuarenta años: la del modelo tripartito (conocido como *service*), presente entre 1943 y 1973; la configuración multioperador, vigente entre 1981 y 1998, y la configuración industrial del modelo concesiones privadas (conocidos como *Landlord*), que va desde 1998 hasta la actualidad.

En el proceso de reconversión productiva iniciado por la dictadura, la transformación de la industria portuaria del país se tornó en un elemento central de la política macroeconómica. La reducción y eliminación de los aranceles nominales de los productos de importación, así como la adopción de diversos mecanismos de incentivo a las producciones de productos primarios, constituyeron un elemento clave de la estrategia de desarrollo adoptada por el Estado. Al extenderse los procesos de deslocalización productiva y acelerar los flujos comerciales del sistema económico internacional, se requirió aplicar a nivel internacional una agenda de racionalización de los sistemas de comunicaciones y transportes terrestres y marítimos que consolidó cadenas logísticas de exportación internacionales. La modernización portuaria se constituyó en un proceso clave de las agendas de organismos multilaterales, que recomendaron diversas estrategias para reorganizar este sector industrial. Se estandarizaron los procesos de trabajo y ciertas condiciones logísticas y tecnológicas, como la estandarización de los buques y la aplicación del proceso de *unitarización* de carga.

Iniciando los 90, la profundización de la estrategia de crecimiento económico primario exportador allanó el camino para que la agenda de privatización portuaria de la década de 1980 se consolidara. El gobierno Aylwin impulsó la Ley 19.542 de modernización del sector portuario estatal, la cual se promulgó en 1997. Las organizaciones portuarias lograron instalar diversas problemáticas laborales, de remuneraciones y sociales que los afectaban desde décadas. Esto las dotó de mayor dinamismo, pero a la vez de mayor inestabilidad, instalándose un repertorio de movilización descoordinado y basado en la paralización de las faenas portuarias.

Las políticas de racionalización portuaria implicaron un fortalecimiento del perfil exportador de los puertos de la Región del Bío Bío, posicionándose con fuerza el Puerto de San Vicente (puerto licitado), Lirquén y Coronel, en desmedro del tradicional puerto de Talcahuano. Visto desde el punto de vista de transferencia de carga, dichos puertos aumentaron considerablemente su ocupación, motivo por el cual las habilitaciones de los trabajadores portuarios (a través de la DIRECTEMAR) fueron en un incremento progresivo. En la revisión de la tasa de ocupación de cada uno de los puertos de estudio se observó que ésta disminuyó, lo que generó una mayor inestabilidad y precariedad en los empleos.

Bibliografía

- BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (BCN), *Historia de la Ley 19.542. Moderniza el sector portuario estatal*, Santiago, Biblioteca del Congreso Nacional, 1997
- COMISIÓN ECONÓMICA PARA LATINO AMÉRICA Y EL CARIBE (CEPAL), “La reestructuración de empresas públicas: el caso de los puertos de América Latina y el Caribe”, en *Cuadernos de la CEPAL*, 68, 148 páginas, Santiago de Chile, 1992
- COMISIÓN ECONÓMICA PARA LATINO AMÉRICA Y EL CARIBE (CEPAL), “Cambios estructurales en los puertos y la competitividad del comercio exterior de América Latina y el Caribe”, *Cuadernos de la CEPAL*, Santiago, 1993
- DIRECCIÓN DEL TRABAJO, *Código del trabajo*, Santiago, 2018
- EDWARDS SEBASTIÁN Y ALEJANDRA COX, *Monetarismo y liberalización. El experimento chileno*, México DF, Fondo de Cultura Económica, 1992;

- FLACSO, *Estudio exploratorio destinado a la caracterización inicial de los trabajadores portuarios, levantamiento conceptual de perfiles y puestos de trabajo y a la identificación y evaluación de los factores de riesgo presentes en la actividad*, Documento, 2015
- FOXLEY ALEJANDRO, *Experimentos neoliberales en América Latina*, Santiago, CIEPLAN, 1982
- FRENCH-DAVIS RICARDO, *Entre el neoliberalismo y el crecimiento con equidad. Tres décadas de política económica de Chile*, Santiago, Dolmen Ediciones, 2001
- FUNDACIÓN CHILE 21 (FCH21), *Diagnóstico para levantar brechas en las condiciones de trabajo del sector portuario chileno*, Documento, 2016
- HACHETA DOMINIQUE, “Privatizaciones: Reforma Estructural Pero Inconclusa”, en Larraín, F. y Vergara R., (ed.), *La transformación económica de Chile*, Santiago, Centro de Estudios Públicos, pp. 113-154, 2001a
- HACHETA DOMINIQUE, “La Reforma Comercial”, en Larraín, F. y Vergara R., (ed.), *La transformación económica de Chile*, Santiago, Centro de Estudios Públicos, pp. 297- 340, 2001b
- HERRERA JUAN, *Raíces del puerto de San Antonio*, Santiago, Salesianos Impresores S.A, 2012
- MELLER PATRICIO, DAN PONIACHIK Y IGNACIO ZENTENO, “América Latina y la bendición de los recursos naturales”, en Meller, P. (ed.), *Recursos naturales y diversificación exportadora*, Santiago, CIEPLAN, pp. 15-72, 2013
- MENARES ÓSCAR, *Apunte de derecho laboral portuario*, Documento técnico interno de la UPCH, 2008
- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES (MOPITT), *El sistema portuario de Chile*, Santiago, 2005
- RAITHELHUBER ANDREAS Y JÜRGEN WELLER, *Reestructuración sectorial y cambios en las pautas de la demanda laboral*, Santiago, CEPAL, 2005
- RAZENDE SIDNEY, *Modernización portuaria: una pirámide de desafíos entrelazados*, Santiago, CEPAL, 1998
- RUIZ CARLOS Y GIORGIO BOCCARDO, *Los chilenos bajo el neoliberalismo. Clases y conflicto social*, Santiago, El desconcierto, 2014
- SISTEMA DE EMPRESAS (SEP), *Modernización Portuaria en Chile. Bitácora 1998-2005*, Santiago, MAVAL, 2006
- VAN NIEKERK HENRIËTTE, “Port reform and concessioning in developing”, *Maritime economics & logistics*, 7, pp. 141-155, 2005

Decretos y ordenanzas

- Decreto N° 90 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones del 24 de enero de 2000.
- Ord N° 4413/172 de la Dirección del trabajo. Sistematiza doctrina y jurisprudencia administrativa sobre trabajo portuario.