



Crisis portuaria en Valparaíso

Ciudadanía, 24/12/2018



Ha terminado un paro de 35 días, en el puerto de Valparaíso. El grupo Von Appen, concesionario de los sitios 1 al 5, ha sido indolente y soberbio. Los portuarios movilizados violentamente, ganaron el barrio del Puerto y hubo duros enfrentamientos con fuerzas especiales de Carabineros. El Concesionario, TPS, del grupo Von Appen, manteniendo una posición inflexible, despreciando a los trabajadores, pese a conocer, por su historial en el negocio marítimo, cómo se manejan los puertos del hemisferio Norte, de la OCDE.

Las autoridades mirando lo que ocurría, con la posición oficial de que se trataba de un "conflicto entre privados".

Recién en los últimos 3 días del paro y frente a una escalada de violencia que paralizó la ciudad y amenazaba con interrumpir la tradicional fiesta de Año Nuevo en el Mar, intervino la Moneda exigiendo a la empresa TPS y a los sindicatos encontrar una solución.

El impacto sobre la ciudad fue serio y la comunidad se dividía entre los que apoyaban la lucha sindical y los que la repudiaban por su impacto sobre otras actividades. Pero, **el conflicto dio a conocer una realidad portuaria maleada por la precariedad de contratos por turno, algo que terminó presionando al Gobierno y éste actuó como debió hacerlo desde el comienzo**, presionando al concesionario para una negociación razonable. El Alcalde de Valparaíso hizo llamados por la ciudad, portuarios a nivel nacional e internacional apoyaron el movimiento. Parlamentarios ofrecieron una ley express para solucionar el fondo del problema, la in-equidad tolerada por más de 30 años.

La realidad es que la ley vigente permite contratos por turno, pero es forzar la ley y constituye un abuso el hecho de mantener como eventuales a una cantidad mayoritaria de la dotación y como trabajadores permanentes a una minoría. No es la ley la que tolera el abuso, es el concesionario que lo practica y las autoridades políticas que lo han permitido, los culpables de la situación vergonzosa.

Y el efecto del paro es que ha dejado en descubierto la realidad y ha mostrado a Chile como un mal ejemplo de libertinaje empresarial por la falta de fiscalización pertinente por parte del Estado.

En ese contexto quiero ir a las causas profundas de la decadencia del otrora principal puerto de Chile.

Cuando los puertos se "modernizan" a partir de los 80 y se termina la Emporchi fundada en 1960, Pinochet no enfrenta por la fuerza a los estibadores. Lo que hizo fue comprarles en 50 millones de dólares el derecho de matrícula a los estibadores y empleados de bahía, eludiendo así un boicot sindical internacional. Con 20 años de trabajo mínimos, el grueso de los sindicalizados trabajadores portuarios se pudo retirar con una muy buena indemnización.

La Concertación no cambió la ley y toleró una situación inmoral de precariedad laboral en los puertos. Cuando se suscribió las concesiones. sea de puertos o carreteras, siempre existió el halo de la corrupción, por las asimetrías generadas y los contratos

absolutamente leoninos, sin fiscalización real, con reglas que van en contra del interés general. Aceptaron, así, un trato falaz al considerar como eventuales a trabajadores que realmente funcionan como permanentes (un 70% del plantel) y así el concesionario Terminal Pacífico Sur, TPS, mantuvo tratos abusivos eludiendo leyes previsionales, de salud y laborales. Los portuarios en huelga denunciaron no tener cobertura de salud, vacaciones ni previsión.

Algo de historia explica cómo se teje una relación impropia.

Al inicio de los noventa, desde la escuela de Ingeniería de Transporte de la UCV (actual PUCV), con el Colegio de Ingenieros y las Cámaras Marítima y Aduanera, se propuso como Plan para el Puerto de Valparaíso el acceso Norte, por Cabritería, con un polo multimodal en el Salto, desde donde las cargas ingresarían por tren al puerto. Esto implicaba construir un molo de abrigo frente a la Santa María y con eso el puerto ganaba el muelle Barón, inviable actualmente.

Esa propuesta la descartó Ricardo Lagos, primero como Ministro de OOPP y después desde la Presidencia. Se impuso el acceso sur con el Terminal en el alto del Puerto y un empinado camino de alto riesgo y costo. La verdad fue que la EPV desvirtúa su función y se enfrascó en un proyecto de componenda, fraguado para dejar la costanera a intereses inmobiliarios y del retail, asfixiando al puerto, en una propuesta en contra de la ciudadanía, que la propia Armada rechazó por peligrosa para quienes ocuparan esa zona costera.

Lo demás es historia conocida, los presidentes avalando el mall Barón y los ciudadanos defendiendo la ciudad y el acceso a la costanera como espacio urbano para todos. Fue una odisea que libramos en equipo diversas organizaciones, colegio de Arquitectos, Foro Valparaíso Posible, sindicatos de la CUT Regional, gremios aduaneros, Un frente transversal en lo político, y al final ganamos, pero siempre alertas a las prácticas corruptas. Sin embargo, en el periodo reciente hay nuevas amenazas para la bahía de Valparaíso, toda vez que aparecen diseños de expansión que estarían bloqueando la costanera con murallas de contenedores, lo que se debe seguir y da motivo para que los ciudadanos no bajen los brazos.

Concluyendo

Esa es la historia de concesiones febles, sin fiscalización, con vicios a la probidad en la medida que se coludieron entidades públicas y privadas en negociados oscuros. En forma tardía ha intervenido el Gobierno y es su oportunidad corregir una situación de riesgo, que ha dejado a Valparaíso como un puerto sucio, algo que es pésimo para toda la comunidad porteña.