

¿Quién pone los límites en el mundo logístico portuario? Revolución logística y producción de límites a través de los trabajadores portuarios de Valparaíso.

Who puts the limits in the port logistic city? Logistic revolution and production of boundaries through the Dockers from Valparaíso.

Jorge Budrovich – Sáez*

Resumen: El artículo describe el contexto y las líneas metodológicas de un proceso de investigación etnográfica con estibadores marítimo portuarios, enfocado hacia la dilucidación de las problemáticas asociadas a la así llamada modernización logística del mundo portuario de Valparaíso. Se busca mostrar la pertinencia de esta estrategia de investigación social para el caso y se esboza la categoría analítica de “producción de límites en el mundo logístico portuario” como principal resultado etnográfico.

Palabras clave: Estibadores, Logística, Etnografía; Valparaíso, Producción de límites

Abstract: The article describes the context and methodological lines of an ethnographic research process with Dockers, focused on the elucidation of the problems associated with the logistics modernization of the port world in the city of Valparaíso. It seeks to show the relevance of this social research strategy for the case and outlines the analytical category of "production of boundaries in the port logistics world" as the main ethnographic result.

Keywords: Dockers, Logistics, Ethnography, Valparaíso, Production of Limits

Recibido: 9 septiembre 2019 Aceptado: 7 abril 2020

* Chileno, doctorante del programa de Doctorado en Estudios Interdisciplinarios sobre Pensamiento, Cultura y Sociedad, Universidad de Valparaíso (DEI – UV). La investigación ha sido desarrollada bajo los auspicios del DEI – UV y del Proyecto transnacional 'Logistics as Global Governance: Labour, Software and Infrastructure along the New Silk Road'. Australian Research Council Discovery Project, 2013 – 2017. Email: jorgebudrovich75@gmail.com

Introducción

Ciudades portuarias latinoamericanas como Valparaíso – considerada hasta hace algunos años “el puerto principal de Chile” – no han sido ajenas a lo que se ha llamado “revolución logística”¹. Los puertos, tal como eran representados por el imaginario industrial y preindustrial, se convierten en “centros logísticos” o puertos de tercera y hasta de “quinta generación”². Las ciudades portuarias, tradicionalmente asociadas al movimiento y almacenamiento de cargas, son objeto de transformaciones urbanas que reconfiguran física y conceptualmente la dimensión territorial de las actividades portuarias y hasta el concepto mismo de trabajo portuario³. La vivencia del (trabajador) “portuario”, tal como la podemos leer en las narraciones de jubilados y escritores notables⁴, se vuelve extraña a las operaciones de terminales que mueven contenedores sin cesar. Y si bien homologar el caso de Valparaíso al de puertos europeos como el de Rotterdam o Londres es un exceso que cabe cuestionar – especialmente si se considera la tesis de la “industrialización truncada” de los países latinoamericanos⁵ – las contradicciones que emanan de la transformación de su sistema logístico portuario tienen un “aire de familia” con la experiencia de esos puertos o de los asiáticos⁶.

Se trata de un proceso de amplias repercusiones sociales y culturales, en cuyos enclaves se articulan diferentes escalas, enlazándose a desacuerdos públicos y a problemáticas sociales que suelen ser insuficientemente clarificadas por sus actores, ya sea por el desconocimiento de detalles técnicos, por restringirse a un discurso que raya en lo tecnocrático o por no encontrar términos para el dialogo. ¿Qué estrategia de investigación puede resultar atingente al estudio de estas situaciones? El presente artículo intenta mostrar la pertinencia de la etnografía en la dilucidación de las problemáticas asociadas al proceso de modernización logística del mundo portuario de Valparaíso, a través de la descripción del contexto, metodología y resultados de un proceso de investigación empírica con estibadores marítimo portuarios. Se esboza la categoría analítica de “producción de límites en el mundo logístico portuario” como su principal resultado, mostrando algunos de sus rendimientos para la comprensión del caso.

Es necesario señalar que aquí la etnografía no se reduce a un método de investigación social en el cual el investigador se involucra intensiva y extensivamente en la vida de un grupo investigado. En sintonía con la investigación en puertos y ciudades portuarias de autores como Alice Mah y Mijal Gandelsman-Trier⁷, se asume una perspectiva etnográfica para indagar las transformaciones locales con el objeto de comprender el devenir de la industria portuaria no solo desde la recopilación y análisis de documentos y archivos, sino que también en y desde el encuentro y el roce que consienten entrevistas,

¹ W. B. Allen, “The Logistics Revolution and Transportation”, *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, Vol. 553, Transport at the Millennium (Sep.), 1997, 106-116; Edna Bonacich y Jake B. Wilson, *Getting the Goods. Ports, Labor, and the Logistics Revolution*, Ithaca, Cornell University Press, 2008; Richard Vahrenkamp, “Driving globalization: The rise of logistics in Europe 1950 – 2000”, *European Transport \ Trasporti Europei*, 45, 2010, 1 – 14.

² M. A. Pesquera y J. R. Ruiz, *Estrategias de desarrollo sostenible para ciudades y puertos*, New York y Ginebra, UNCTAD, 1996; Rosa Romero y Alfonso Esteve, *Transporte marítimo de mercancías*, Barcelona, Marge Books, 2017.

³ Markus Hesse, *The City as a Terminal. The Urban Context of Logistics and Freight Transport*, Hampshire and Burlington, Ashgate Publishing, 2008; Sergio Bologna, *Crisis de la clase media y posfordismo*, Madrid, Akal, 2006.

⁴ Carlos Pezoa Véliz, *El pintor pereza*, Santiago de Chile, Lom ediciones, 1998; Manuel Rojas, *Obras completas*, Santiago de Chile, Editorial Zig-Zag, 1961.

⁵ Fernando Fajnzylber, *La industrialización trunca de América Latina*, México, Editorial Nueva Imagen, 1983.

⁶ Brett Neilson, Ned Rossiter and Ranabir Samaddar (Editors), *Logistical Asia. The Labour of Making a World Region*, Singapore, Palgrave Macmillan, 2018.

⁷ Alice Mah, *Port Cities and Global Legacies: Urban Identity, Waterfront Work, and Radicalism*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2014; Mijail Gandelsman-Trier, “Old Town and Dock Area: Structural Changes in Ciudad Vieja of Montevideo”, in W. Kokot, M. Gandelsman-Trier, K. Wildner and A. Wonneberger (eds.), *Port Cities as Areas of Transition: Ethnographic Perspectives*, Bielefeld, Transcript Verlag, 2008, 75-98.

conversaciones, observaciones y la participación en actividades asociadas a este tipo de enclave productivo. Una etnografía multilocalizada en función de las características del caso estudiado, cuyo objetivo último es identificar las problemáticas derivadas de la transición de la industria portuaria chilena hacia modelos logísticos afines a nuevos regímenes socioeconómicos, lo cual envuelve mutaciones en la cultura laboral de esa industria y en las relaciones de esta con su entorno. Ciertamente, el estudio de la dimensión logística de las economías neoliberales abre la posibilidad de una aproximación concreta a las infraestructuras de la producción y la circulación capitalista, donde los puertos y sus áreas de influencia son puntos estratégicos⁸.

El trabajo de campo incluyó a informantes ligados a diversos eslabones del mundo logístico portuario de Valparaíso, pero se concentró en los estibadores marítimo portuarios eventuales. Herederos de una fuerte identidad gremial, entrelazada con factores territoriales y familiares, sus prácticas y discursos dan testimonio de la transformación del borde costero, la gentrificación de la ciudad, las mutaciones de la interrelación ciudad – puerto y la precarización de sus ritmos vitales⁹. Jubilados y “Pincheros”¹⁰ son el testimonio vivo del fuerte contraste entre una época de oro del mundo portuario definitivamente perdida, y la precarización laboral a la que se exponen los trabajadores de los modernos terminales de carga y descarga de mercancías.

En primer lugar, se describirán las características generales de lo que se ha denominado “revolución logística”, se presentaran los antecedentes que autorizan a hablar de los alcances de dicho proceso de reestructuración en Valparaíso y se insiste en la pertinencia de estudiarlo desde una perspectiva crítica y etnográfica¹¹. Luego, se describen los pasos seguidos en el trabajo de campo y el modo en que se fue elaborando la categoría de “producción de límites en el mundo logístico portuario”. Por último, se revisan algunas tramas en las que se solapa la producción de diversos tipos de límites, para finalmente cerrar el artículo con algunas conclusiones derivadas de este análisis.

La “revolución logística” y la reterritorialización de puertos y ciudades portuarias

La “revolución logística” se relaciona con importantes giros atribuidos a los recientes desarrollos del capitalismo: el desplazamiento del poder de los fabricantes y productores hacia los minoristas (empoderamiento del Retail), el paso de la producción en masa a la producción flexible, los cambios en la distribución de carga y el incremento de la contingencia y la precarización en el trabajo¹². El colapso del bloque soviético, el proceso de globalización, la desregulación del mercado de los transportes y las telecomunicaciones, la economía orientada hacia el consumidor, la omnipresencia de los sistemas de información basados en Internet y el desplazamiento de los lugares de producción y su integración en cadenas de suministro global, son los principales antecedentes de esta revolución de la producción y distribución de mercancías¹³. Una “revolución” que adquiere visibilidad en las enormes infraestructuras para la carga, descarga, transporte y almacenamiento de productos conservados en contenedores ad hoc,

⁸ Giorgio Grappi, *Logística*, Roma, Ediesse, 2016.

⁹ Lex Heerma van Voss, Marcel van der Linden y Marina Sanchis Martínez, “Estibadores: Configuraciones 1790-1970”, *Historia Social*, No. 45, Oficios (2003), 35-52; Camilo Santibañez y Franck Gaudichaud, “Los obreros portuarios y la idea de “posición estratégica” en la postdictadura chilena (2003 – 2014)”, J. Ponce, C. Santibañez y J. Pinto (compiladores), *Trabajadores y trabajadoras. Procesos y acción sindical en el neoliberalismo chileno, 1979 – 2017*, Valparaíso, América en Movimiento, 2017, 301-332.

¹⁰ Cevgynek Nibyte “El Pichurring”, *Pincheros, almas errantes de los muelles y sindicatos*, Noruega, Hem-Trykk, 2006. Valentina Leal y Carlos Aguirre, *Estiba y desestiba. Trabajo y relatos del Valparaíso que fue (1938 – 1981)*, Valparaíso, Fondo de la Cultura y las Artes – CNCA, 2012.

¹¹ Jim Thomas, *Doing Critical Ethnography*, California, Sage, 1993.

¹² Bonacich & Wilson, *op. cit.* 6 y ss.

¹³ Vahrenkamp, *op. cit.*; Giorgio Grappi, *Logística*, Roma, Ediesse, 2016.

acondicionados a la medida de un mercado que busca el “valor agregado” en “sistemas circulatorios que abarcan los sitios de producción y consumo”¹⁴.

Según Sergio Bologna, “extrapolando la comparación al campo biológico, se puede decir que la logística organiza la circulación de la sangre en un organismo vivo”¹⁵. La logística es “el orden de este universo” donde se ha realizado la “inversión postfordista” de la oferta y la demanda; donde el input de la producción va del consumidor, del mercado, al capital, al productor¹⁶. Una dinámica comercial en la que el cliente dicta sus preferencias, mientras que el proveedor se “subsume” a los controles y los protocolos necesarios para que el ciclo productivo opere según los estándares establecidos. Precisamente, ese énfasis en la estandarización de objetos y procesos para la regulación de las operaciones de las cadenas de suministro globales, cristalizada en innovaciones como la contenerización del transporte (TEU’s¹⁷) y el seguimiento inteligente de cargas (tracking), ha implicado para los puertos marítimos la reconceptualización del trabajo portuario. Como señala Bologna, “los muelles se convierten en grandes terminales que cargan y descargan contenedores con enormes *gantry cranes* (grúas pórtico) y allí donde antes trabajaban tres brigadas de estibadores, ahora no hay más que un hombre”¹⁸.

De haber sido reconocidos universalmente como lugares de encuentro cultural e intercambio comercial de imperios y naciones, los puertos marítimos se convierten en plataformas logísticas donde el transporte de carga contenerizada se ensambla a complejas redes de producción y circulación de mercancías¹⁹. Pero con la reconceptualización de la actividad portuaria no solo se transforman los lugares asociados tradicionalmente al puerto, sino que también se reformula el desarrollo urbano y el uso del territorio circundante, en directa relación con las necesidades identificadas por diseños de redes logísticas que operan a diferentes escalas²⁰ (*Hinterland* y *Foreland*)²¹. Espacios portuarios como las típicas bodegas del paisaje industrial, son abandonados y, a veces, transmutados en zonas de apoyo logístico²². Así, los habitantes de la ciudad portuaria, reconvertida e impactada por la logística, pierden contacto con la actividad portuaria, alienada en la especialización y la hipertecnificación. En efecto, los movimientos y decisiones de los individuos, clasificados como consumidores u operadores logísticos, son registrados por dispositivos digitales que procesan datos bajo el único imperativo de velar por las operaciones ininterrumpidas de la cadena de suministro global²³. En ese sentido, la gobernanza de puerto y ciudad se orienta básicamente hacia el resguardo de las operaciones logísticas del mercado global respecto de cualquier contingencia o interferencia, las 24 horas del día y los 7 días de la semana²⁴.

¹⁴ Deborah Cowen, *The Deadly Life of Logistics*, Minneapolis, Minnesota University Press, 2014, 24; Felipe Correa, *Beyond the city: resource extraction urbanism in South America*, Austin, University of Texas Press, 2016.

¹⁵ Bologna, *op. cit.*, 121.

¹⁶ Ash Amin, “Post-Fordism: Models, Fantasies and Phantoms of Transition”, in Ash Amin (editor), *Post-Fordism: a Reader*, Massachusetts, Blackwell Publishers, 1994, 1 – 39.

¹⁷ Acrónimo del término en inglés Twenty-foot Equivalent Unit.

¹⁸ Bologna, *op. cit.*, 123.

¹⁹ Pesquera y Ruiz, *op. cit.*

²⁰ Sara González, “La geografía escalar del capitalismo actual”, *Geo Crítica / Scripta Nova*. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, Universidad de Barcelona, 15 de mayo de 2005, vol. IX, núm. 189, <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-189.htm>; Neil Brenner, “La globalización como reterritorialización: el re-escalamiento de la gobernanza urbana en la Unión Europea”, en Álvaro Sevilla Buitrago (ed.), Neil Brenner: teoría urbana crítica y políticas de escala, Barcelona, Icaria, 2017, 63 – 112; Hesse, *op. cit.*

²¹ Juan M. Barragán Muñoz, “Las áreas de influencia portuaria (A.I.P.) en el análisis geográfico regional: aspectos metodológicos y conceptuales”, *Estudios Regionales* 17, 1987, 29 – 32.

²² Richard Marshall et al (eds.), *Waterfronts in Post – Industrial Cities*, London and New York, Spon Press, 2001; Gene Desfor et al. (eds.), *Transforming Urban Waterfronts, Fixity and Flow*, New York, Routledge, 2011.

²³ Ned Rossiter, *Software, Infrastructure, Labor. A Media Theory of Logistical Nightmares*, New York, Routledge, 2016.

²⁴ Jonathan Crary, *24/7: el capitalismo tardío y el fin del sueño*, Buenos Aires, Paidós, 2015.

Como sostiene el geógrafo Brian Hoyle, la idea de ciudad puerto y su industrialización asociada, está abierta a la interpretación en varias dimensiones, tales como contextos espaciales y temporales, influencias sociales y económicas o factores políticos y tecnológicos²⁵. Ante la evidencia de las profundas transformaciones de los puertos, Hoyle ha planteado una periodización de la “evolución” de las interrelaciones entre ciudad y puerto, distinguiendo cinco etapas. Las tres primeras van desde la antigüedad hasta la aparición del contenedor a mediados del siglo XX, mientras que las dos últimas señalan la aparición de nuevos distritos industriales, el abandono de espacios ligados al ciclo de acumulación keynesiano – fordista y la renovación del así llamado “waterfront” en función de los reajustes asociados a los nuevos sistemas productivos. Se trata de un modelo paradigmático, que plantea el reto de comprender los modos en que se articulan diferentes escalas en la transición de los puertos hacia nuevas configuraciones, necesariamente a través de la investigación de situaciones históricas particulares²⁶.

La pertinencia de una mirada etnográfica a la reestructuración logístico portuaria en Valparaíso

El año 1912 comienzan las obras para la construcción del “puerto moderno” de Valparaíso, un proyecto de ingeniería excepcional, de marcado impacto en la vida de sus ciudadanos, motivado por la sucesión de episodios tan dispares como el terremoto de 1906, las huelgas portuarias, la construcción del canal de Panamá y las transformaciones del mercado mundial descritas en el tópico del “capitalismo organizado”²⁷. Escenas de un ciclo que verá su fin con la reorientación neoliberal de la economía chilena impuesta en los años setenta²⁸, la cual acarreará la implementación de una serie de normativas de reestructuración en el sector portuario (resoluciones, decretos, leyes) que desarmarán y precarizarán sistemáticamente a sus trabajadores: la eliminación del sistema de matrículas, la reducción de personal de la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI, creada en 1960), la creación del sistema de concesiones (servicios privados) y el aumento del trabajo a tres turnos. Casi veinticinco años más tarde, con la introducción generalizada del contenedor, el aumento sostenido de la transferencia de carga y la entrada en vigencia de la ley 19.542 a fines del año 1997 – que crea las diez empresas portuarias propiedad del Estado que dan continuidad legal a EMPORCHI, entre estas la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV)²⁹ –, se completa ese paisaje donde el desarrollo logístico comienza a ocupar el horizonte. Valparaíso se constituye así en un «laboratorio social»³⁰ de la transformación logístico portuaria y de sus ensamblajes con nuevas rutas comerciales, regímenes de explotación e iniciativas de integración regional.

²⁵ Bryan S. Hoyle, “Cities and Ports: Concepts and issues”, *Vegueta*, 3, 1998, 266.

²⁶ Anna Tsing, “Supply Chains and the Human Condition”, *Rethinking Marxism*, Vol. 21, 2, 2009, 148–76.

²⁷ Scott Lash y John Urry, *Economías de signos y espacio. Sobre el capitalismo de la posorganización*, Buenos Aires, Amorrortu, 1998; Luis Ortega et al, *100 años de la construcción del puerto de Valparaíso: historia y legado*, Valparaíso, Fondo de la Cultura y las Artes – CNCA, 2014; Baldomero Estrada et al, *Valparaíso. Sociedad y economía en el siglo XIX*, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso de la Universidad Católica de Valparaíso, 2000; Baldomero Estrada et al, *Valparaíso. Progresos y conflictos de una ciudad puerto (1830 – 1950)*, Santiago de Chile, Ril Ediciones, 2012.

²⁸ Manuel Gárate Chateau, *La revolución capitalista de Chile (1973 – 2003)*, Santiago, Ediciones Universidad Alberto Hurtado, 2012; Gary Gereff y Miguel Korzeniewicz (eds.), *Commodity chains and global capitalism*, Connecticut, Praeger, 1994; Pablo Aravena (coord.), *Trabajo, memoria y experiencia. Fuentes para la historia de la modernización del puerto de Valparaíso*, Valparaíso, Universidad Arcis – CNCA, 2006.

²⁹ Subsecretaría de Transportes, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Gobierno de Chile, *Plan nacional de desarrollo portuario. 2013*: http://www.mtt.gob.cl/wp-content/uploads/2014/02/desarrollo_portuario_06_02_14_1.pdf

³⁰ R. E. Park, *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana*, Barcelona, Ediciones del Serbal, 1999.

Las mutaciones del mundo portuario de Valparaíso han irrumpido en el espacio público local como desacuerdo en torno a los usos del borde costero. Empresarios, ingenieros, académicos, organizaciones ciudadanas y sindicatos vinculados a la industria logístico portuaria, han apologizado o impugnado planes y proyectos emblemáticos para el sector. Los argumentos han apelado a la “vocación portuaria” de la ciudad, a las oportunidades laborales asociadas a proyectos de infraestructura, a las demandas de competitividad del comercio internacional, a la protección de zonas patrimoniales³¹ y al impacto ambiental de la extensión portuaria. Desacuerdos que han derivado en protestas y judicialización³². No han faltado iniciativas para instar el diálogo entre los diferentes actores y desde ahí identificar problemáticas transversales, pero los resultados aún están pendientes. En tales circunstancias, el trabajo de campo etnográfico resulta particularmente pertinente para identificar y clarificar problemas relevantes junto a los diversos actores, sobre todo cuando se trata de problemas complejos y asociados a múltiples sistemas o sectores³³.

Como ha mostrado Sergio Bologna, en ninguna disciplina específica se encuentra el aparato conceptual idóneo para leer e interpretar la dinámica que gobierna el universo marítimo-portuario³⁴. Sin embargo, la mayor parte de la literatura sobre el tema se aproxima desde un punto de vista económico o de *management*, desde el cual se tiende a reducir los escenarios posibles de crisis social y medioambiental comprometidos por las operaciones de la cadena logística, a los tópicos de la “sostenibilidad”, las “externalidades negativas” y las “mitigaciones”. Una perspectiva etnográfica sobre el tema implica un modo de replantear los términos en que se busca comprender la lógica que gobierna la modernización logística de los puertos y su entorno, así como la reconsideración de la situación desde la cual se produce saberes sobre estos procesos.

Los estudios sobre puertos y ciudades portuarias realizados desde un “punto de vista crítico”, se han enfocado en temas como la importancia de las redes globales para el desarrollo urbano y económico de las ciudades portuarias³⁵, los efectos locales de la economía post industrial en el desarrollo del borde costero³⁶, las relaciones entre globalización, transporte y ciudades portuarias³⁷, la articulación de los «legados» del imperialismo, del capitalismo y las políticas radicales en las ciudades portuarias³⁸, entre otros, generalmente a través de métodos mixtos. Como se busca mostrar aquí, la investigación etnográfica de la transformación logística del puerto de Valparaíso ofrece oportunidades para avanzar en la comprensión de las articulaciones, ensamblajes, lógicas, regímenes y convergencias que caracterizan a procesos de transición como este.

Aunque se trata de una investigación que, en cierta medida, califica como una “etnografía en casa”³⁹, residir en una ciudad portuaria no es garantía de mayor conocimiento de las operaciones y ritmos de la industria logística portuaria. En ese sentido, sorprende verificar que una vez que alguien se inicia en

³¹ UNESCO, *Decision: 27 COM 8C.41. Historic Quarter of the Seaport City of Valparaíso (Chile)*, 2003: <https://whc.unesco.org/en/decisions/736/>

³² Portal Marítimo Portuario, “SEA acoge solicitudes para invalidar RCA del Terminal 20”, 4 de marzo de 2019: <https://www.maritimoportuario.cl/mp/sea-acoge-solicitudes-para-invalidar-rca-del-terminal-2/>

³³ Margaret D. LeCompte and Jean J. Schensul, *Designing and Conducting Ethnographic Research: An Introduction*, Maryland, AltaMira Press, 2010, 35 – 38.

³⁴ Sergio Bologna, *Le multinazionali del mare. Letture sul sistema marittimo-portuale*, Milano, Egea, 2010.

³⁵ James Wang et al. (eds.), *Ports, cities, and global supply chains*, Aldershot, Ashgate, 2007; Carola Hein, *Port cities: Dynamic landscapes and global networks*, New York, Routledge, 2011.

³⁶ Gandelsman-Trier, *op. cit.*

³⁷ Michael B. Miller, *Europe and the maritime world: A twentieth century history*, New York, Cambridge University Press, 2012.

³⁸ Mah, *op. cit.*

³⁹ Mats Alvesson, “At-home ethnography: Struggling with closeness and closure”, in Sierk Ybema, Dvora Yanow, Harry Wels and Frans Kamsteeg, *Organizational Ethnography. Studying the Complexities of Everyday Life*, London, Sage, 156 – 174.

el tema, se hace visible “lo que, precisamente, es visible... lo que está tan íntimamente ligado a nosotros mismos, que, por ello, no lo percibimos”⁴⁰. Así, los trazos de la “revolución logística” comienzan a emerger a través de las infraestructuras y de las operaciones de los terminales portuarios de Valparaíso. En los tránsitos y relatos de sus trabajadores y trabajadoras se puede sentir la incorporación de ritmos laborales, de saberes técnicos y de pasiones afines a la reconversión logística de sus actividades, enmarañadas en esas “redes densas de procesos socioespaciales simultáneamente locales y globales, humanos y físicos, culturales y orgánicos”⁴¹.

Como ya se ha advertido, se trata de una “etnografía multilocal”, en tanto que para comprender un sistema logístico portuario es imprescindible desplazar el campo desde “un lugar” hacia “un conjunto de trayectorias que interconectan lugares, tiempos, personas y objetos”⁴². Desde este punto de vista, se pierde la mística científica e inmersiva de la etnografía tradicional en la medida que el carácter transitorio y variable de los lugares de investigación repercute en conocimientos de calidades e intensidades relativas. Este “giro” no implica necesariamente un debilitamiento, sino más bien un cambio de perspectiva, en el cual la configuración misma de los procesos investigados determina el método, orientado hacia la reconstrucción de fragmentos y la conexión entre lugares. Como afirma Marcus: “conjuntar múltiples sitios en el mismo contexto de estudio y postular su relación con base en una investigación etnográfica directa”, así como “generar conexiones mediante la traducción y el seguimiento de discursos distintivos de sitio a sitio” constituye la contribución más importante de este tipo de etnografía⁴³.

Lineamientos para una etnografía con los estibadores eventuales de Valparaíso

Los primeros recorridos en torno a lugares e instalaciones portuarias de Valparaíso en busca de rastros de la “revolución logística” se dieron en la inopia. Tan solo la literatura especializada y la asimilación de su jerga hicieron factible la aproximación a actores que, muchas veces, se cerraban a conversar sobre el mundo portuario con personas no iniciadas. Un resultado clave de los primeros análisis durante el trabajo de campo fue la decisión de concentrar las entrevistas y observaciones en los estibadores marítimos portuarios eventuales. Un grupo disperso, compuesto por individuos vinculados a distintas empresas y sindicatos, con ritmos laborales diversificados. Un grupo particularmente sensible a la reconversión de la industria portuaria, en cuanto se trata del segmento de la población que ha experimentado con mayor intensidad las contradicciones y la precarización que ha acarreado la “revolución logística”.

En países como Chile el sector del transporte ha mostrado una disminución de las tasas de empleo que coincide dramáticamente con las etapas de la “evolución” de las interrelaciones ciudad puerto identificadas por Hoyle⁴⁴. Según datos estadísticos obtenidos durante años recientes (año 2016), el promedio de trabajadores portuarios eventuales que ha realizado al menos un turno al mes en Valparaíso es de 970, pese a que el mismo año circulan 7.127 trabajadores con documentación vigente en las

⁴⁰ Michel Foucault, *Estética, ética y hermenéutica*, Barcelona, Ediciones Paidós, 1999, 117.

⁴¹ González, *op. cit.*; Erik Swyngedouw and Nikolas Heynen, “Urban Political Ecology, Justice and the Politics of Scale”, *Antipode* 35(5), 2003, 898 – 918.

⁴² P. Jaramillo, “Etnografías en transición: escalas, procesos y composiciones”, *Antipoda*, 16, 2013, 15.

⁴³ George Marcus, “Etnografía en/del sistema mundo. El surgimiento de la etnografía multilocal”, *Alteridades*, Vol. 11, N° 22, 2001, 114.

⁴⁴ Hoyle, *op. cit.*; Jan Svejnar y Katherine Terrell, “Exceso de empleo en el sector transporte: el caso de Chile”, *Estudios de Economía*, Universidad de Chile, Departamento de Economía, 20: 1, 1993, 103-151.

autoridades marítimas para realizar alguno de los oficios asociados al trabajo portuario⁴⁵, en una ciudad que cuenta con 295.731 habitantes⁴⁶. Según el reporte de sostenibilidad de EPV⁴⁷, estos trabajadores aparecen como uno de los “grupos de interés” con mayor dependencia de las actividades del puerto, pero también como uno de los grupos “subalternos” con mayor influencia. En ese sentido, sus turnos, sus tránsitos, los lugares que habitan, sus testimonios, sus modos de relacionarse entre sí y con quienes no son “portuarios”, sus gestos y actitudes, hablan de un mundo logístico portuario que no aparece en los reportes y memorias de las empresas.

Junto a la determinación del grupo social con el cual se concentró el trabajo de campo, se identificó lugares y eventos clave de observación participante (L). Se observó las calles circundantes a los terminales portuarios de la ciudad de Valparaíso, donde se encuentran las oficinas de la mayoría de las empresas del rubro, de entre las cuales se privilegió: las oficinas de Ultraport, operador portuario que provee de personal subcontratado a TPS⁴⁸ (L1); el muelle Prat, lugar de acceso público por donde ingresan la mayoría de los trabajadores portuarios a los terminales (TPS y TCV⁴⁹), paseo turístico y tradicional punto de encuentro de la población con el borde costero; allí también se encuentran las oficinas de OPVAL⁵⁰, empresa de operaciones portuarias que provee de personal portuario subcontratado a TCV⁴⁹ (L2); y la sede del Sindicato de Trabajadores Transitorios Estibadores Portuarios n° 1 de Valparaíso, ubicada en el entorno próximo al muelle Prat, sindicato que asocia a la mayoría de los estibadores de la ciudad (L3).

También se incluyó otros lugares considerados estratégicos (L4), no tan visibles a la población no especializada como los ya mencionados. Se efectuaron visitas guiadas a los terminales TPS Y TCV⁴⁹ y a terminales extra portuarios (SITRANS, ZEAL, Rezagó Aduana de Valparaíso, SAAM Barón, Puerto Terrestre Los Andes)⁵¹, a las sedes de otros sindicatos marítimos portuarios (Sindicato de Marineros Auxiliares de Bahía, SUDEMP, UNIPORT, Sindicato de Empleados de Bahía, Congemar)⁵², al paseo sector Muelle Barón – Yolanda, a Puerto Central (Terminal en San Antonio) y el recorrido exploratorio de la ruta CH 60 (desde el sector El Sauce en Los Andes hasta el kilómetro cero en el acceso sur a Puerto Valparaíso). Todos estos lugares se identificaron como zonas estratégicas de la cadena logística a la cual aparece acoplado el puerto de Valparaíso, trazada en planos que informan, ordenan y proyectan un sistema de producción y transporte que opera a escala regional, nacional y supranacional (por ejemplo, el eje Mercosur del proyecto IIRSA – Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana⁵³).

También se identificó eventos clave, ocurridos entre los años 2015 y 2018. Estos incluyeron seminarios sobre logística portuaria realizados en universidades o en centros de convenciones, organizados por académicos especializados o por expertos corporativos, por organizaciones ciudadanas

⁴⁵ Rafael Urriola et al, *Estudio preliminar para levantar brechas en las condiciones de trabajo del sector portuario chileno*, Santiago de Chile, Fundación Chile 21 – Subsecretaría de Previsión Social, Gobierno de Chile, 2016, 13 y ss.; Armada de Chile / Directemar, *Boletín Estadístico Marítimo – Edición 2017*, Valparaíso, Directemar, 2017, 120 -122.

⁴⁶ Instituto Nacional de Estadísticas, *Anuario de estadísticas vitales, 2016*, Santiago de Chile, INE, 2018, 59.

⁴⁷ Empresa Portuaria Valparaíso, *Reporte de sostenibilidad 2016*, Valparaíso, Puerto Valparaíso, 2017, 112.

⁴⁸ Terminal Pacífico Sur

⁴⁹ Terminal Cerros de Valparaíso.

⁵⁰ Operaciones Portuarias Valparaíso.

⁵¹ Sitrans: Servicios Integrados de Transporte Ltda; Zeal: Zona de Extensión de Apoyo Logístico; SAAM: Sudamericana, Agencias Aéreas y Marítimas S.A.

⁵² Sudemp: Sindicato Unificador De Especialidades Marítimo Portuario; Uniport: Sindicato Unificador de Trabajadores Marítimos Portuarios Transitorios; Congemar: Confederación Nacional de Gente de Mar, Portuarios y Pesqueros de Chile.

⁵³ Unasur – Cosiplan, *Cartera de proyectos 2016, Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento. Diciembre de 2016*, Caracas, Venezuela, 2016.

o entidades públicas: EPV, Cámara Chilena de la Construcción, Centro de Estudios Públicos, DUOC UC Valparaíso, Universidad de Valparaíso, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Congreso Nacional de Chile, ENLOCE⁵⁴, entre otros. Todos estos eventos fueron tipificados como lugares coyunturales (L5). Y aunque aparezcan desconectados, dispersos y marginales a las operaciones cotidianas del sistema logístico portuario, dan forma a sus desarrollos, conflictos y perspectivas, constituyéndose en algo así como momentos estructurantes del sistema. Cabe mencionar, por otra parte, que para la comprensión del caso fue imprescindible la identificación, recolección y lectura sistemática de reportes elaborados por entidades como CEPAL, EPV, TPS, TCVL, CAMPORT, DIRECTEMAR, MINTRATEL, OECD, entre otras, tanto así, como de noticias y reportajes aparecidos en medios de comunicación como los canales de Youtube *TuPuerto TV* y *Empresa Océano*, sitios web como *Portal Portuario*, *Marítimo Portuario* y diarios locales como *El Mercurio de Valparaíso*.

La exploración etnográfica realizada en L1, L2, L3, L4 y L5, fue registrada a través de notas de campo, fotografías y video digitales. Los informantes claves incluyeron a dirigentes sindicales del sector logístico portuario, académicos y expertos, representantes de empresas del rubro, guardias y comerciantes formales e informales del muelle Prat, entre otros. También se realizaron entrevistas semi estructuradas con diversos actores del sistema logístico portuario de Valparaíso (detalles especificados en la tabla 2), tales como trabajadores portuarios jubilados e ingenieros, pero especialmente con estibadores portuarios transitorios activos (en un rango etario de 30 a 55 años).

Entre los meses de noviembre de 2017 y enero de 2018 la observación se concentró en los tránsitos de las y los estibadores portuarios transitorios de ida y vuelta de sus turnos de trabajo, atendiendo a sus variaciones temporales de acuerdo al día de la semana y momentos de la jornada laboral y productiva de los terminales portuarios de Valparaíso, dividida en tres turnos. La observación se realizó en los intervalos graficados en la tabla 1, durante lo que se reconoce públicamente como temporada de exportación de frutas⁵⁵.

A partir del análisis de los primeros datos producidos durante el trabajo de campo y de la información dispuesta, las conclusiones derivadas del proceso inferencial permiten reconocer la intervención de diversos tipos de límites, los cuales resultan fructíferos para lograr una descripción del objeto de estudio. En contraste con términos como «interface»⁵⁶, «umbral»⁵⁷ y «frontera»⁵⁸, habitualmente empleados en el análisis de las interrelaciones ciudad–puerto en disciplinas como la geografía económica y los estudios urbanos, el concepto de “límite” adquiere aquí una connotación pragmática, entendida como aquello que permite distinguir diversos dominios, esferas y lapsos. Límites que implican restricciones y desplazamientos, producidos a diversas escalas, por diversos actores y medios. Así, la investigación se enfoca en la “producción de límites” a través de discursos, prácticas y materialidades registradas en notas, fotografías y capturas audiovisuales, gestionadas y analizadas de modo cruzado con el propósito de dar soporte a ese carácter inefable de la dimensión afectiva y sensorial que implica la observación etnográfica.

⁵⁴ Encuentro de Logística y Comercio Exterior.

⁵⁵ Portal Mundo Marítimo, “TPS Valparaíso abre temporada de la fruta con exportación de cherries a China”, 14 de Noviembre de 2017: <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/tps-valparaiso-abre-temporada-de-la-fruta-con-exportacion-de-cherries-a-china>

⁵⁶ Y. Hayuth, “The Port-Urban Interface: An Area in Transition”, *Area*, 14: 3, 1982, 219-224; Bryan S. Hoyle, “The Port-City Interface: Trends, Problems and Examples”, *Geoforum*, 20: 4, 1989, 429 – 435.

⁵⁷ Mabel Alarcón Rodríguez, “Renovación del frente portuario de Valparaíso. Oportunidad de re – articulación puerto – ciudad”, *Cuaderno urbano. Espacio, cultura, sociedad*, 8: 8, 2009, 206 – 226.

⁵⁸ E. Maciñeira e Irene Souto, “La “frontera” puerto – ciudad. El caso concreto de La Coruña”, *Portus Plus Online*, 2, 2011, 1 – 12.

1. TABLA RESUMEN ETNOGRAFÍA LUGARES Y EVENTOS			
Lugares / Número de visitas	Fechas	Horarios	Jornadas
Visitas L1: 4 Visitas L2: 4 Visitas L3: 5	15/11 – 06/12/2017	14:00 – 15:30	Entrada al segundo turno
		15:00 – 15:45	Salida del primer turno
Visitas L1: 4 Visitas L2: 4 Visitas L3: 4	14/12/2017 – 03/01/2018	07:00 – 08:00	Entrada al primer turno
		06:30 – 07:00	Salida del tercer turno
Visitas L1: 3 Visitas L2: 3 Visitas L3: 3	10/01 – 24/01/2018	22:00 – 23:00	Entrada al tercer turno
		23:00 – 23:30	Salida del segundo turno
Visitas L2: 7	08/01 – 14/01/2018	14:00 – 15:30	Entrada al segundo turno
		15:00 – 15:45	Salida del primer turno
Visitas L4: 15	Mayo 2015 – Mayo 2018	Diversos horarios	Diversas jornadas
Visitas L5: 12	Mayo 2015 – Mayo 2018	Diversos horarios	Diversas jornadas

2. TABLA RESUMEN ENTREVISTAS REGISTRADAS					
Entrevistas		Varones	Mujeres	Edad	Empresas
Estibadores marítimo portuarios activos	Con convenio: 4 ⁵⁹	9	1	30-35: 3	OPVAL, ULTRAPORT, MARVAL
	Sin convenio: 6			36-40: 3	
Trabajadores portuarios jubilados		3	0	41-45: 1	
Otros trabajadores sistema logístico portuario activos		2	1	50-55: 3	
				70-75: 2	EMPORCHI
				25-30: 2	SITRANS, TPS, otras.
				50-55: 1	

⁵⁹ CPPT: Convenios de provisión de puestos de trabajo; Urriola et al, op. cit., 67.



Perímetro para L1, L2 y L3. Rutas de los trabajadores portuarios eventuales cuando cumplen sus turnos.

En los casos de entrevistas registradas en algún soporte (para muchas entrevistas y conversaciones no se consintió registros de audio ni visuales), también se consintió la descripción cartográfica de los tránsitos de las y los entrevistados a través de los terminales, de la ciudad, de la comuna, de la región y del país (mapeos). Las dimensiones consideradas en las entrevistas fueron: la significación del mundo portuario en la historia de vida; la experiencia laboral en el trabajo portuario; las relaciones interpersonales en el trabajo portuario y la experiencia sindical; y las impresiones y expectativas respecto del proceso de modernización logístico portuario.

Las cartas de autorización para la visita a lugares como los terminales, la sede del Sindicato de Trabajadores Transitorios Estibadores Portuarios n° 1 de Valparaíso y el consentimiento informado para los participantes, fueron aprobados por un Comité Ético Científico de Investigación en Seres Humanos. Al respecto es relevante mencionar que las interacciones del investigador con las y los estibadores pusieron en evidencia la desconfianza, los temores y los peligros que estos asocian a la divulgación de información sobre su trabajo, índice de la incorporación de las tecnologías de control y gestión de la industria logística en la vida de sus trabajadores. Así las cosas, lograr sus confianzas exigió el respaldo institucional que garantizara la seriedad y la relevancia de la investigación. Esto no quiere decir que las manifestaciones de desconfianza desaparecieron automáticamente: de hecho, algunos trabajadores se mostraron abiertamente hostiles y de nada sirvió insistirles en aclarar las características del proyecto. En ese sentido, como ha notado Alice Mah⁶⁰, es acertado asumir que los problemas éticos suscitados en una investigación etnográfica se relacionan más con la conciencia y la sensibilidad del investigador que con su posicionalidad o con códigos éticos específicos.

⁶⁰ Cf. Alice Mah, "The dereliction tourist: ethical issues of conducting research in areas of industrial ruination", *Sociological Research Online* 19 (4), 13, 2014, <http://www.socresonline.org.uk/19/4/13.html>

La categoría de “producción de límites en el mundo logístico portuario”: hilos, tramas y solapamientos.

El análisis y codificación de notas de campo, fotografías, mapeos y entrevistas se realizó a través del software de análisis de datos Atlas ti 7. Se analizaron ochenta documentos primarios a partir de los cuales se obtuvieron inductivamente ciento un códigos, los cuales se organizaron en cinco familias de códigos usando el método comparativo constante⁶¹. A su vez, en cada familia se agruparon los códigos de acuerdo a descriptores que expresan factores y temáticas dominantes. Como se ha señalado, la categoría de “producción de límites” se derivó del análisis de datos y de la información dispuesta durante el trabajo de campo. La identificación de tipos de límites, de sus respectivas dimensiones y descriptores se completó con la sistematización y análisis de la totalidad de los registros realizados. La tabla 3 ilustra el resultado final de este análisis.

Es necesario precisar que el concepto de “límite” aquí empleado encontró cierta inspiración en las reflexiones de Georg Simmel sobre el “límite sociológico”⁶², lo que no equivale a reconocer su subordinación teórica. Esta conceptualización es atingente a una investigación como la aquí presentada en tanto que permite enfatizar (1) el *carácter relacional* de un proceso en que (2) *la acción de diversos elementos pone límites recíprocamente*, (3) *diversos tipos de límites, que no son otra cosa que cristalizaciones de la acción mutua de limitar ejercida por diversas subjetividades y subjetivaciones*.⁶³. Ciertamente, un proceso de modernización logístico portuario como el impulsado en Valparaíso, se fragmenta en diversos elementos que interactúan de modos singulares entre sí, donde la acción de los diversos actores delimita perspectivas e intereses que cabe reconectar y reconstruir más allá de discursos especializados de carácter tecnocrático o de la mera convivencia cotidiana con los enigmas de la aceleración industrial.

3 TABLA ANÁLISIS DE DATOS

Categoría de análisis		Dimensiones	Descripción	Descriptores	Ejemplo
Prod. de límites	Internos	Espacial	Relacionados con la geografía territorial, tecnológica, política y económica en el mundo logístico portuario. Espacialidad local.	<ul style="list-style-type: none"> * Repartición de la cotidianeidad portuaria. * Distribución laboral portuaria. * Localización de la infraestructura logístico portuaria. * Trayectorias en la ciudad portuaria. 	Distinción barrio puerto respecto de los terminales, de los sectores turísticos, de áreas comerciales y residenciales, de los diferentes terminales, de sitios, accesos, lugares donde comer, calles y avenidas englobadas en el circuito logístico portuario de Valparaíso.

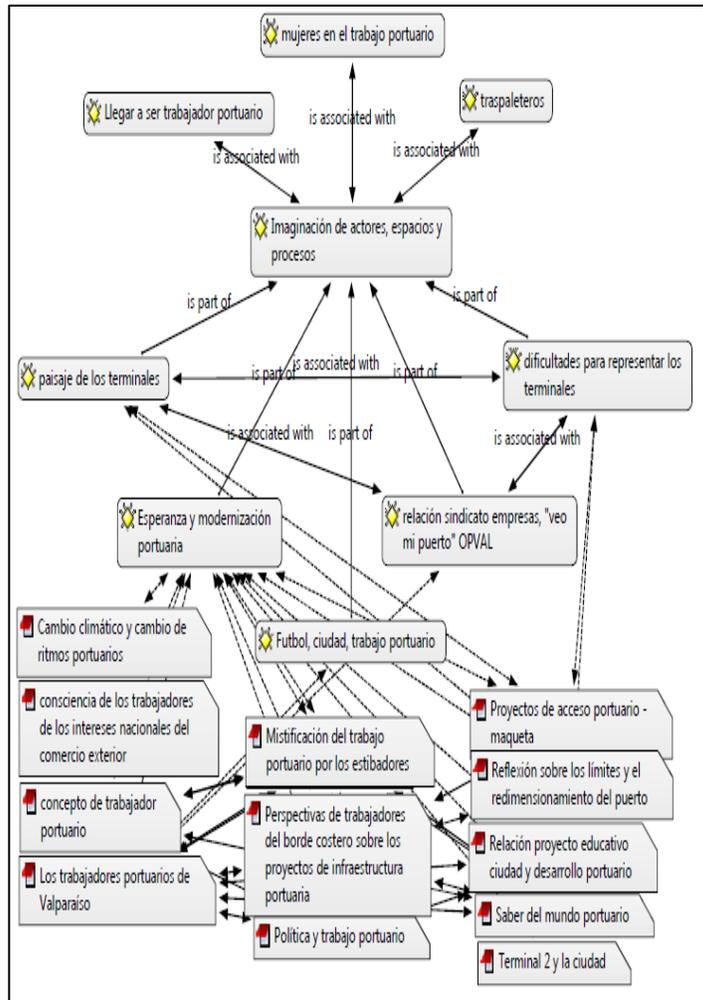
⁶¹ Barney Glaser and Anselm Strauss, *The Discovery of Grounded Theory: Strategies for Qualitative Research*, New Jersey, Aldine Transaction, 1999; Anselm Strauss, y Juliet Corbin, *Bases de la investigación cualitativa. Técnicas y procedimientos para desarrollar la teoría fundamentada*, Medellín, Editorial Universidad de Antioquia, 2002.

⁶² Georg Simmel, *Intuición de la vida. Cuatro capítulos de metafísica*, Buenos Aires, Editorial Nova, 1950; Georg Simmel, *Sociología: estudios sobre las formas de socialización*, México DF, FCE, 2014; Thomas M. Kemple, “Introduction – Allosociality Bridges and Doors to Simmel’s Social Theory of the Limit”, *Theory, Culture and Society*, 24 (7 – 8), 2007, 1 – 19.

⁶³ Simmel, *op. cit.*, 2014, 603.

		Temporal	Relacionados con la división de horarios, jornadas y temporadas de orden productivo y natural en el mundo logístico portuario. Temporalidad cotidiana y local.	*Gestión de la cotidianidad portuaria. * Organización laboral portuaria. * Administración de la infraestructura logística portuaria. * Tránsitos en la ciudad portuaria.	Turnos y temporadas para el trabajo portuario <i>en la ciudad</i> logístico portuaria. Distinción de horarios del día, días de la semana, de temporadas; planes, proyectos, calendarizaciones, entre otros.
	Externos	Espacial	Relacionados con las geografías territoriales, tecnológicas, políticas y económicas con las que se ensambla el mundo logístico portuario. Espacialidad regional y global.	. Espacios comerciales. . Espacios urbanos. . Espacios geográficos.	La delimitación e interrelación de la ciudad logístico portuaria respecto de otros asentamientos, ciudades y zonas, o con otros puertos, instalaciones, etc.
		Temporal	Relacionados con los antecedentes, perspectivas y porvenir del mundo logístico portuario. Temporalidad global.	. Procesos comerciales. . Procesos urbanos. . Procesos metabólicos . Procesos vivenciales.	Proyecciones temporales de productividad, de proyecciones de vida, de recursos y condiciones naturales, externos pero articulados al mundo logístico portuario.
	Cognitivos	Epistemológicos Políticos Éticos Metodológicos	Relacionados con parámetros epistemológicos, políticos, éticos y metodológicos asociados a tradiciones teóricas y disciplinares, a concepciones morales y políticas. Operativas en las delimitaciones de orden institucional e individual para la producción de conocimientos sobre el mundo logístico portuario.	. Confianza y verosimilitud. . Posición del observador. . Percepción de actores, espacios y procesos. . Imaginación de actores, espacios y procesos. . Comprensión de actores, espacios y procesos.	Obstáculos y oportunidades relacionados con la posibilidad de comprender y participar de las transformaciones del mundo logístico portuario. La influencia de las relaciones de poder, de los tiempos y de otros factores para poder estudiar el mundo portuario y las interrelaciones ciudad – puerto.

Una plétora de diversos agentes produce límites en el proceso de modernización logístico portuaria de Valparaíso. Algunos son internos a este proceso, o sea, son trazados en los márgenes de un mundo que requiere repartir espacios y dividir tiempos de acuerdo a sus propias dinámicas, lógicas y regímenes, mientras que otros les son externos en cuanto permiten delimitarlo en sus articulaciones, ensamblajes y convergencias con otros mundos o esferas.



Los límites internos son producidos a escala local. Reparten, distribuyen y localizan territorios e infraestructuras, lugares de convivencia y residencia, de administración y gestión. A través de esos límites se pueden discernir espacios laborales y paralaborales, los puestos para cada oficio y función, la ubicación de infraestructuras y las coordenadas inmanentes a la actividad logístico portuaria. También producen la distinción de barrios, de edificios, de sectores turísticos, de sitios y zonas, de áreas asociadas a diversas tareas, entre otros. Son objetivados a través del trazado en mapas, en la narración de geografías imaginadas, en la construcción y activación de instrumentos de bloqueo o control del tránsito a través de diferentes espacios (muros, rejas, torniquetes, sensores, guardias). También dividen horarios, jornadas y temporadas, delimitando los momentos de la organización del trabajo, racionalizando períodos, funcionamiento y operaciones de la actividad logístico portuaria. Allí se da la división de turnos y temporadas (a corto y a mediano plazo), y la repartición de tiempos para el

descanso, la colación, la convivencia y la diversión, para la actividad comercial y la sindical, para el trabajo y el descanso. Esta delimitación de los tiempos es objetivada a través de la narración de rutinas y planes, y en la implementación de instrumentos que reglamentan, dividen y regulan la duración de cada jornada (reglas establecidas por las empresas, por los sindicatos, planes, calendarizaciones, programas de frecuencia y horarios ligados al comercio local y al transporte).

Los límites externos son producidos a escala global. Demarcan articulaciones, ensamblajes y convergencias con esos otros espacios, distintos pero funcionales al mundo logístico portuario, de orden comercial (industrias, empresas, operadores), geográfico (comunas, provincias, regiones, países, continentes) y urbano (carreteras, ciudades, puentes, cables). Son objetivados a través del trazado en mapas, en la narración de geografías especuladas, en la instalación y mantención de infraestructuras urbanas e industriales y en la delimitación de comunas, regiones y “zonas”. También son trazados en la dilucidación de los antecedentes, de las perspectivas y del porvenir del mundo logístico portuario, objetivados en relatos que periodizan etapas biográficas, la historia de una región o de un país, o que trazan proyecciones de vida individual o familiar, o deslindan temporadas y periodos que son o parecen

ser ajenos a las temporalidades inmanentes al mundo logístico portuario. También son objetivados en la implementación de instrumentos que reglamentan, dividen y regulan la duración de cada jornada (artículos de la ley laboral o recomendaciones de organismos internacionales sobre derechos humanos) y que instruyen y advierten sobre antecedentes y proyecciones de procesos urbanos, metabólicos y productivos (revistas, libros, material audiovisual, entre otros).

Los límites cognitivos tal vez merecen un desarrollo que desborda los márgenes de este artículo. Las diversas subjetividades que produce el mundo logístico portuario incorporan los límites que han sido producidos en ese mundo, límites empotrados a tecnologías e infraestructuras, sedimentados en prejuicios, reglas, saberes, afectos y pasiones. A su vez, estas subjetividades no dejan de producir límites o de reproducir los existentes a través de relaciones antagónicas o colaborativas, internas o externas al mundo logístico portuario, posibilitadoras de alianzas, conocimientos, intervenciones o desplazamientos. Pueden ser objetivados a partir de preguntas dirigidas a diversas subjetividades y situaciones, tales como ¿qué puedo conocer?, ¿cómo puedo conocer?, ¿desde dónde puedo conocer? y ¿cuándo puedo conocer?

El análisis de redes semánticas con el software Atlas ti 7 permitió identificar once tramas en las cuales se solapan límites internos, externos y cognitivos. Estos “solapamientos” permiten elaborar ciertas narrativas del mundo logístico portuario de Valparaíso donde se relacionan y reconectan lugares, discursos, figuras, actividades, infraestructuras e instituciones, aparentemente disociados, operativos a diferentes escalas. Se trata de elementos habitualmente deslocalizados uno respecto del otro, vinculados según lógicas propias del punto de vista experto y tecnocrático, extraños al resto de la población pese al impacto en su entorno inmediato. El proceso de investigación aquí presentado posibilitó la recontextualización de la conexión entre estos elementos desde un punto de vista crítico, en tanto que trasciende la mirada tecnocrática sin dejar de recurrir a recursos inmanentes a sus lógicas. El propósito de mostrar estos solapamientos es avanzar en la identificación de las problemáticas que atraviesan el proceso de modernización del mundo logístico portuario de Valparaíso.

Producción de límites internos: intersecciones de trabajo, familia y territorio

A través de los vínculos familiares con la industria portuaria, de las relaciones entre trabajadores y de estos con los lugares donde fueron criados y sus actuales residencias, se producen límites internos al mundo logístico portuario en los que se solapan dimensiones espaciales y temporales. Estos solapamientos muestran que los vínculos familiares y/o de amistad son vías privilegiadas para ser aceptado en un sindicato, lograr un puesto, escalar posiciones y recomendar a futuros aspirantes. Direcciones sindicales y agentes empresariales están al tanto de dichas redes familiares al momento de individuar a cada trabajador, lo que deriva en la circulación de antecedentes que permiten evaluar la confianza que se puede depositar en cada individuo.

Raúl, un estibador maduro, formado a través de una larga trayectoria en operaciones portuarias, nos informa de las complejas redes familiares que se dan entre estos trabajadores. Su esposa, quien lo acompaña mientras participa de una entrevista, confirma y detalla estos vínculos. La mujer, que escuchaba atentamente la conversación mientras limaba sus uñas, de un momento a otro intervino para señalar que acostumbraba a ir buscar a su esposo a la salida de ciertos turnos. Otras intervenciones siguieron, entre las cuales advirtió que su esposo ha dejado varios aspectos sin mencionar: por ejemplo, que ellos tienen más familiares implicados en el mundo portuario de los que ha declarado Raúl (consanguíneos suyos tales como hermanos y sobrinos) y la parentoria declarada de que ser pareja de un trabajador portuario es muy difícil, lo que habría quedado patente en la reciente ruptura matrimonial de su hijo, también trabajador portuario. No será el único caso: a través de otras entrevistas y conversaciones aparecerán testimonios similares.

El mismo entrevistado – especializado en la operación de tracto camión – al ser consultado sobre el modo en que comenzó su historia con el mundo portuario respondía:

... es una historia familiar, porque eso viene de un tío mío, y el tío era de... de Arica, y él era portuario allá, después por sistema de salud de la señora se vino para acá a la región, entonces empezó a trabajar acá y mi hermano mayor lo metieron aquí al... a la EMPORCHI, que antes era, porque antes no había empresas privadas, y a su vez después mi hermano me... me incentivó a mí a trabajar acá poh. Yo entré el año ochenta y tres acá a trabajar... ¡Y hasta ahora!⁶⁴.

La delimitación de un “subconsciente de la vivencia portuaria” atraviesa la experiencia de los trabajadores portuarios. Allí convergen momentos y lugares que hablan de viajes de puerto en puerto en busca de oportunidades laborales, del consumo de alcohol y drogas, de la violencia entre compañeros, de las arriesgadas madrugadas en el barrio puerto, de las dolencias y enfermedades que se derivan de un régimen de tres turnos 24 / 7, de los accidentes y errores técnicos durante las faenas, de la especulación sobre las cifras de dinero exorbitantes que implican las operaciones portuarias y del trance que induce el movimiento continuo de contenedores o “tarros”. El “subconsciente de la vivencia portuaria” está habitado por accidentes terribles, máquinas colosales, cantidades delirantes de objetos transferidos y relaciones de poder atravesadas por la corrupción, la desconfianza y la paranoia. Desde este lugar ominoso emanar los relatos que mancillan la candidez de las proyecciones de crecimiento y desarrollo publicitadas por expertos y planificadores; efecto de la producción de un límite interno de la modernización logística portuaria que demarca la aparente eficiencia productiva de la cadena logística de ese inhóspito subsuelo que relatan los trabajadores.

Esa sordidez queda en evidencia en la forma y contenido del testimonio de un joven estibador – un “pinchero” –, quien al ser consultado sobre su rutina laboral en el puerto relata que:

...un cabro estaba al lado mío y me dijo: —¿sabes qué?, tengo un problema—, —¿qué te pasa?—, —llevo una semana entera trabajando aquí todos los días, hoy día estuvo de cumpleaños mi hijo, le fui a comprar las cosas, y me vine a trabajar al tercero (turno) —. Estaba parado al lado mío, le dio fatiga, se cayó y se desmayó y se pegó en el cuello... Quedó hospitalizado. Y el mismo fue a la empresa pa’ decirles que se sentía mal y el cuerpo no le daba más pa’ hacer otro turno... y la empresa le dijo —no tengo más gente así que ándale— y lo mandó pa’ dentro y estaba al lado y se desmayó... se pegó en el cuello... y primero le dijeron, —¿tení... consumí drogas?— y el cabro se quedó callado... —es que te tenemos que atenderte primero para poderte darte el examen, o sea, te hacen el examen primero y después te atienden — y la cuestión no debería ser así poh⁶⁵.

⁶⁴ Entrevista a Raúl, 54 años, TPS, con CPPT.

⁶⁵ Entrevista a Juan, 32 años, TPS, sin CPPT.

Solapamientos transdimensionales: figuras, intereses y trayectorias

La figura de los “traspaleteros”, la presencia de mujeres en el trabajo portuario y el celoso cuidado de los intereses corporativos, hablan del modo en que las delimitaciones internas del mundo logístico portuario de Valparaíso convergen y se articulan en tecnologías, infraestructuras, prejuicios, saberes y pasiones. Lo enigmático que resulta la figura de los precarizados trabajadores conocidos como “traspaleteros”– “los que trabajan con el Marcial” (referencia a Marcial Olgún y la “Asociación de Traspaleteros”) –, tal cual aparecen en los relatos de los estibadores (ya que no se pudo observar o conversar con ningún “traspaletero”), o la fugaz y problemática participación de las mujeres en el mundo portuario, señalan límites que al informar los modos en que se percibe e imaginan actores, espacios y procesos, deslindan las cotas más confinadas de la distribución de labores en el puerto. Del mismo modo, la delimitación de terminales e intereses en el mundo logístico portuario de Valparaíso es un tópico recurrente en conversaciones y entrevistas con diversos actores, circunscrito a la localización de instalaciones, pero también a las relaciones laborales portuarias o a las relaciones del mundo portuario con los habitantes de la ciudad, donde los intereses en conflicto nunca quedan claros. Se identifica con claridad instituciones, compañías, especialidades, instalaciones, operadores, sindicatos, vínculos, entre otros, pero también se advierte un nebuloso trasfondo de intereses en conflicto, sobre todo cuando se toca la polémica en torno al proyecto de construcción del Terminal 2⁶⁶.

Una de las entrevistadas, estibadora en uno de los terminales concesionados, al ser consultada sobre conflictos recientes en el puerto, alude a los “traspaleteros”:

Nosotros el año pasado hicimos un conflicto... crearon un conflicto porque los traspaleteros, los que te decía endenantes, los que son del Marcial, ellos trabajan la temporá y ellos se preocupan de subir el pale, lo dejan a la orilla del camión, después viene la horquilla, la horquilla lo saca... lo deja en la plancha, pa' que se embarque... ellos trabajan la temporá no más poh, y resulta que a nosotros nos llegan buques, esos que van a la isla ...a Juan Fernández, entonces vienen a buscar víveres y se los llevan poh, y ellos querían meter su gente para hacer esos buques, entonces, qué es lo que paso, nosotros dijimos “no poh, por qué ellos tienen que hacer la pega que hacen los chiquillos”, a parte que el viejo creo que tiene más gente, quería meter tarjadores y de todo un poco poh, horquilleros...los del Marcial, son los del... no sé de qué sindicato serán ellos en realidad... son los que trabajan como la temporá no más ...entonces los trabajadores, no, nadie lo aguanto, y nosotros nos paramos como trabajadores poh, porque no era justo, porque esos turnos que van a perder los compañeros poh ...ahora si ellos no tienen convenio con la empresa, mala suerte poh...⁶⁷.

El testimonio de la entrevistada proporciona cierta impresión sobre las dinámicas laborales de uno de los terminales del puerto de Valparaíso, pero a la vez delimita un punto de vista marcado por su género y su situación contractual. La situación de los “traspaleteros” es explicada a partir de la habladoría de los

⁶⁶ Juan Luis Isaza y Martín Andrade, *Estudio de impacto patrimonial, EIP, para el sitio denominado área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso, Chile, inscripto en la lista del patrimonio mundial de la Unesco, relacionado con los proyectos Terminal Cerros de Valparaíso, TCVAL, y Puerto Barón*, 2016: <http://cdn.plataformaurbana.cl/wp-content/uploads/2016/06/estudio-de-impacto-patrimonial-valparaiso-tcval-puerto-baron-juan-luis-isaza.compressed.pdf>

⁶⁷ Entrevista a Mónica, 33 años, sin CPPT.

trabajadores con una situación contractual similar, impregnándose de una connotación abiertamente negativa.

Esas cristalizaciones cognitivas de las delimitaciones internas del mundo logístico portuario, desde luego que alcanzan a la subjetividad del investigador. El mapeo, instrumento de investigación empírica que permitió recoger datos sobre la configuración espacial y temporal del mundo logístico portuario – ya sea a través del trazado de las trayectorias de los trabajadores a través de los terminales y de sus inmediaciones, o por la ciudad portuaria y sus alrededores –, devela las limitaciones propias del proceso de investigación: éticamente es cuestionable seguir las trayectorias de los trabajadores, tanto dentro como fuera de los terminales, o acceder a la observación y participación en los espacios no laborales de sus vidas, sobre todo porque se trata de un grupo social donde la desconfianza es el único modo de sobrevivir a un sistema excesivamente controlado. Además, quedan al descubierto las dificultades para ingresar a los terminales portuarios, zonas de apoyo logístico u otro tipo de instalaciones, las que son reguladas por altos estándares de seguridad y cláusulas que restringen la posibilidad de conocer sus operaciones. Sin embargo, gracias a instrumentos como el mapeo es posible percibir hasta cierto grado, cómo realizan sus labores los trabajadores al interior de los terminales, así como informarse sobre los modos en que hacen su vida en la ciudad portuaria o fuera de sus límites comunales. Otro tema es considerar si una etnografía con trabajadores portuarios requiere necesariamente que el investigador se convierta en un “portuario”. Por lo pronto, una de las primeras dudas surge a propósito de cómo esta posibilidad parcializaría la comprensión de la cadena logística, así como plantea el problema metodológico de la distancia pertinente para estudiar los “mundos logísticos”⁶⁸.

Delimitaciones externas del mundo logístico portuario

Los límites externos cristalizan las operaciones de diversos actores en un sistema logístico que se articula a diferentes escalas, ensamblándose con espacios y temporalidades que les son ajenos pero funcionales. A través del análisis de mapeos y documentos corporativos (reportes, programas, planes y estudios), de la observación de diversos modos de urbanización⁶⁹ y de testimonios autobiográficos, las coordenadas del mundo logístico portuario cobran visibilidad.

Entre los actores del sistema logístico en el cual se encadena el puerto de Valparaíso, se cuenta a empresas de diversos rubros y especialidades, tamaños y ubicaciones. Entre otros se puede identificar a proveedores de construcciones industriales, de equipamientos, de servicios y de maquinarias⁷⁰, así como zonas de apoyo logístico, “puertos secos”, bodegas y carreteras. Quienes circunscriben sus labores al mundo logístico portuario de Valparaíso, reconocen que los vínculos e impacto de las actividades logísticas desbordan su hinterland (o zona de influencia), pero también se empeñan en trazar diferencias.

La industria de los cruceros se reconoce como parte de las actividades portuarias y logísticas de los terminales del puerto de Valparaíso, en estrecho vínculo con servicios de transporte terrestre y aéreo de pasajeros e insumos. Sin embargo, el trazado de los límites del mundo logístico portuario de Valparaíso se produce cuando los agentes dejan de reconocerse en etapas de ese circuito que no comprenden del todo o de las cuales desconocen ubicaciones e instalaciones. Uno de los entrevistados, un joven ingeniero

⁶⁸ Brett Neilson y Ned Rossiter, “Logistical Worlds: territorial governance in Piraeus and the New Silk Road”, In Brett Neilson and Ned Rossiter—editors, *Logistical Worlds. Infrastructure, Software, Labour*. n° 1, Sydney, MPD, 2014.

⁶⁹ Neil Brenner, “La era de la urbanización”, en Álvaro Sevilla Buitrago (ed.), *Neil Brenner: teoría urbana crítica y políticas de escala*, Barcelona, Icaria, 2017, 255 – 268.

⁷⁰ ALOG Chile, *DIALOG – Directorio logístico 2017*, Santiago de Chile, ALOG Chile, 2017.

en transporte marítimo que había trabajado en diferentes terminales portuarios en Chile – los cuales diferenciaba de acuerdo a tamaños, tipo de administración, de cargas, entre otros –, al momento de ser consultado sobre la relación entre turismo, cruceros y trabajo portuario, confirmaba esa estrecha relación, detrás de la cual reconocía una “cadena logística gigante”: repuestos, provisiones, medicinas, entre otros, no solo pasajeros como podría imaginar un observador no especializado.

En el trazado de los desplazamientos de los trabajadores entre sus hogares y los terminales portuarios, entre sus barrios y los lugares donde van de compras, a pasear con sus hijos o a presenciar un concierto de música rock, o aquellos que informan de migraciones regionales en busca de un mejor horizonte laboral, producen límites que permiten demarcar el mundo logístico portuario de Valparaíso de otros procesos y espacios. Allí aparecen otras comunas, otras regiones, otros puertos, otros oficios y momentos otros que exceden a ese mundo laboral y productivo. La observación de diferentes lugares y en diferentes horarios, tanto así, como las conversaciones, entrevistas y mapeos, permitieron discernir esas diferencias comunales – que entrañan climas, urbanizaciones, atmósferas, texturas e incluso olores – que es imposible disociar de las duraciones y temporalidades que comprometen los desplazamientos entre estos lugares. Es muy diferente la experiencia de quienes se desplazan desde comunas como Viña del Mar, Limache o Quillota a cumplir sus turnos hasta el puerto de Valparaíso, de aquellos que hacen el grueso de sus vidas en la ciudad portuaria. O el caso de quienes trabajan en terminales extraportuarios, que pese a estar estrechamente vinculados a la actividad logístico portuaria de la ciudad, connotan otros circuitos, texturas o paisajes. Un trabajador de una de estas instalaciones, ubicada en el sector de Placilla, a las afueras de Valparaíso, relata al respecto:

Tenemos gente que vive en el sector... y hay mucha gente que viene del interior, de Quilpué, Villa Alemana, etcétera, viene gente de Reñaca, Concón, o sea, tenemos a todo el mundo participando acá. También, de hecho, tenemos buses de acercamiento pa' ellos, con los horarios establecidos pa' que puedan venir y...los toman en distintos lugares, si vienen del interior, el bus pasa por un cierto sitio, donde puedas tomar el bus... Hay algunos que tienen sus autos particulares y llegan. ... estai generando, digamos así, un polo de desarrollo...⁷¹.

Las transformaciones del trabajo portuario durante las tres últimas décadas han producido límites cuyos efectos pasan por la discriminación de espacios de convivencia, por los modos en que los trabajadores se relacionan con la ciudad, entre sí y con su oficio, pero sobre todo por la diferenciación de saberes, prejuicios y pasiones. Se trata de un proceso encuadrado en las mutaciones del comercio internacional, cuya percepción adquiere distintas connotaciones según varía la edad, los vínculos familiares, el oficio y la experiencia laboral de quien lo describa.

Patricio (55 años), un estibador con convenio CPPT, especializado en grúas, con más de treinta años trabajando en TPS, testigo del paso de la organización y ejecución analógica de las faenas portuarias a su gestión digital, insistía en la proliferación de cámaras de control de las faenas, lo cual asociaba a la progresiva implementación de severas reglas de administración del trabajo. En un mismo discurso Patricio asumía la importancia de respetar estándares de seguridad laboral y operacional, de elevar la competitividad del terminal para el cual presta servicios y del compromiso con los compañeros de trabajo que implica respetar las reglas, a la vez que manifestaba estar choqueado por las negligencias de los gerentes ante accidentes fatales o de las perturbadoras tecnologías con que se observa las faenas, “incluido

⁷¹ Entrevista a Arturo, 54 años, ingeniero.

el uso de drones” – algo que pondrá en duda un estibador más joven. Por otro lado, con una trayectoria distinta, un estibador que podría calificar como “pinchero”, con menos años de trabajo en el rubro y menor nivel de especialización, relataba del siguiente modo su experiencia en TCVAL:

Yo lo veo... la única diferencia es que ahora hay más control. Yo cuando llegué acá el dos mil uno era... había varias agencias. Por ejemplo, lo que está haciendo OPVAL, ahí entraban como cinco agencias; estaba Marinter, Portuaria, eh... Sercomec, eh San Francisco. Cada uno tenía su distinto oficio, por ejemplo Portuaria trabajaba todo lo que era fruta, Marinter igual y San Francisco era solamente fierro, y entonces tenía que andar pa' todos lados, pero era un descontrol total poh, no como ahora que te exigen solamente trabajar solamente ocho horas, no te puedes repetir, antes te podías repetir turno, tú antes estabas adentro, faltaba gente, te anotabai y te quedabai adentro del barco no más poh, fondeado trabajando. Ahora no poh, están haciendo más control de alcohol, el doping, antes no se veía eso, antes no se veía lo que era el alcohol y doping, ahora si lo están controlando...⁷².

La delimitación de periodos es producida por trabajadores con distintas trayectorias laborales en el puerto, enmarcadas en el relato más amplio de la historia del país, de la ciudad y de sus propias vidas. La connotación de los juicios varía, mediada por variables como la seguridad laboral del trabajador. No obstante, es posible discernir elementos comunes, tales como los progresos de las tecnologías del control del trabajo en los terminales, lo cual no dejó de ser relacionado por los entrevistados con los desarrollos generalizados de la tecnología digital y su extensión hacia todas las esferas de la vida social⁷³.

Conclusiones

A lo largo de este artículo se ha descrito el contexto y los lineamientos de una investigación etnográfica con trabajadores portuarios, orientada hacia la dilucidación de las problemáticas derivadas del proceso de modernización logística del mundo portuario en Valparaíso. También se ha planteado la categoría de “producción de límites en el mundo logístico portuario”, principal resultado de investigación, respecto del cual se describió la metodología que permitió elaborar sus distintos tipos, dimensiones y descriptores.

El análisis de redes semánticas con el software Atlas ti 7 permitió la identificación de solapamientos entre diferentes tipos de límites a través de tramas específicas. Este último momento fue el menos intuitivo del proceso de interpretación, en la medida de que estos solapamientos emergieron solo luego del análisis de recurrencias e intersecciones dadas en una densa red de datos. A partir de estas tramas se pudo volver sobre registros etnográficos de observaciones, conversaciones y entrevistas ligadas a diversos lugares y momentos del mundo logístico portuario de Valparaíso, para así recontextualizar sus conexiones desde un punto de vista crítico. Desde esa perspectiva se abre la posibilidad de discernir los contornos que delimitan y ensamblan el mundo logístico portuario de Valparaíso con otros espacios y procesos, las delimitaciones que trazan la configuración interna de este mundo, las condiciones para la dilucidación de problemáticas y la producción de conocimientos, saberes e intervenciones.

⁷² Entrevista a Fernando, 39 años, TCVAL, sin CPPT.

⁷³ Eric Sadin, *La silicolonización del mundo. La irresistible expansión del liberalismo digital*, Caja Negra, Buenos Aires, 2018.

La categoría de “producción de límites” permite cierta aproximación a las delimitaciones, pero también a los diversos tipos de ensamblajes que configuran la modernización logístico portuaria en Valparaíso. Proceso complejo, cuyas problemáticas asociadas más ostensibles se articulan en diferentes escalas y dimensiones: desarrollo desigual, impacto negativo sobre algunos grupos de interés identificados, conflictividad social derivada de encadenamientos con otros eslabones de la cadena logística y del circuito productivo, desconcierto cultural en los trabajadores e inseguridad socioeconómica entre los habitantes locales, por mencionar algunos. Por lo demás, se trata de una categoría que permite avanzar en la identificación de términos que posibiliten el dialogo entre grupos de interés en conflicto, toda vez que la investigación coligió entre los consultados que existe acuerdo en que la primera concesión que se debe asumir pasa por reconocer las propias limitaciones y los límites objetivos a ser desplazados.

¿Quién pone los límites en el mundo logístico portuario de Valparaíso? En primer lugar, los individuos subjetivados por dicho proceso, quienes disputan intereses y perspectivas. Podría imaginarse que los límites sólo son puestos por grupos de interés situados en las dirigencias del proceso. No obstante, los intercambios con trabajadores portuarios, especialmente con los estibadores eventuales, muestran que también los límites son puestos “desde abajo”. En segundo lugar, los límites son puestos por esa finitud constituyente de todo asunto humano, incluso de la vida misma, respecto de los cuales todo proyecto de reestructuración, sea o no logístico, es subsumido. Por último, los límites son la cristalización del proceso de investigación, de la subjetivación que entraña la inmersión en el mundo logístico portuario de Valparaíso, por lo cual se puede afirmar que este artículo de por sí traza un límite.

No ha sido el objetivo de este trabajo confirmar que en Valparaíso se reúnen los antecedentes para hablar de una “revolución logística”. En lugar de esto parece mucho más importante arriesgar la posibilidad de identificar procesos que subyacen a aquellos discursos y prácticas que parecen más evidentes. Así también, el concepto de límite guarda estrecha relación con el forjamiento de recursos analíticos afines a una crítica inmanente de procesos que buscan coherencia, pero que se ven confrontados una y otra vez a esas inhóspitas experiencias que pueden ser advertidas a partir de temáticas como la del “subconsciente de la vivencia portuaria”. Y precisamente, es a propósito de estas situaciones que el punto de vista etnográfico confirma su pertinencia metodológica.

No cabe duda de que varios desarrollos se hacen necesarios para hacer de la categoría de “producción de límites” una herramienta más robusta. Sin embargo, no es casual que los límites cognitivos aparecieran una y otra vez, sobre todo para la exploración de un caso tan azaroso como el de la modernización logístico portuaria en Valparaíso.

Bibliografía

Fuentes impresas

Allen, W. Bruce, “The Logistics Revolution and Transportation”, *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, Vol. 553, Transport at the Millennium (Sep.), 1997, 106-116.

Alvesson, Mats, “At-home ethnography: Struggling with closeness and closure”, in Sierk Ybema, Dvora Yanow, Harry Wels and Frans Kamsteeg, *Organizational Ethnography. Studying the Complexities of Everyday Life*, London, Sage.

Amin, Ash, “Post-Fordism: Models, Fantasies and Phantoms of Transition”, in Ash Amin (editor), *Post-Fordism: a Reader*, Massachusetts, Blackwell Publishers, 1994, 1 – 39.

Aravena, Pablo (coord.), *Trabajo, memoria y experiencia. Fuentes para la historia de la modernización del puerto de Valparaíso*, Valparaíso, Universidad Arcis – CNCA, 2006.

- Barragán Muñoz, Juan M., "Las áreas de influencia portuaria (A.I.P.) en el análisis geográfico regional: aspectos metodológicos y conceptuales", *Estudios Regionales* 17, 1987, 29 – 32.
- Bologna, Sergio, *Crisis de la clase media y posfordismo*, Madrid, Akal, 2006.
- Bologna, Sergio, *Le multinazionali del mare. Letture sul sistema marittimo-portuale*, Milano, Egea, 2010.
- Bonacich, Edna y Jake B. Wilson, *Getting the Goods. Ports, Labor, and the Logistics Revolution*, Ithaca, Cornell University Press, 2008.
- Brenner, Neil, "La globalización como reterritorialización: el re-escalamiento de la gobernanza urbana en la Unión Europea", en Álvaro Sevilla Buitrago (ed.), *Neil Brenner: teoría urbana crítica y políticas de escala*, Barcelona, Icaria, 2017, 63 – 112.
- Brenner, Neil, "La era de la urbanización", en Álvaro Sevilla Buitrago (ed.), *Neil Brenner: teoría urbana crítica y políticas de escala*, Barcelona, Icaria, 2017, 255 – 268.
- Correa, Felipe, *Beyond the city: resource extraction urbanism in South America*, Austin, University of Texas Press, 2016.
- Cowen, Deborah, *The Deadly Life of Logistics*, Minneapolis, Minnesota University Press, 2014.
- Crary, Jonathan, *24/7: el capitalismo tardío y el fin del sueño*, Buenos Aires, Paidós, 2015.
- Desfor, Gene et al. (eds.), *Transforming Urban Waterfronts, Fixity and Flow*, New York, Routledge, 2011.
- Estrada, Baldomero et al, *Valparaíso. Sociedad y economía en el siglo XIX*, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso de la Universidad Católica de Valparaíso, 2000
- Estrada, Baldomero et al, *Valparaíso. Progresos y conflictos de una ciudad puerto (1830 – 1950)*, Santiago de Chile, Ril Ediciones, 2012.
- Fajnzylber, Fernando, *La industrialización trunca de América Latina*, México, Editorial Nueva Imagen, 1983.
- Foucault, Michel, *El orden del discurso*, Buenos Aires, Tusquets editores, 2005.
- Gandelsman-Trier, Mijail, "Old Town and Dock Area: Structural Changes in Ciudad Vieja of Montevideo", in W. Kokot, M. Gandelsman-Trier, K. Wildner and A. Wonneberger (eds.), *Port Cities as Areas of Transition: Ethnographic Perspectives*, Bielefeld, Transcript Verlag, 2008, 75 – 98.
- Gárate Chateau, Manuel, *La revolución capitalista de Chile (1973 – 2003)*, Santiago, Ediciones Universidad Alberto Hurtado, 2012.
- Gereff, Gary y Miguel Korzeniewicz (eds.), *Commodity chains and global capitalism*, Connecticut, Praeger, 1994.
- Glaser, Barney G. and Anselm L. Strauss, *The Discovery of Grounded Theory: Strategies for Qualitative Research*, New Jersey, Aldine Transaction, 1999.
- Grappi, Giorgio, *Logistica*, Roma, Ediesse, 2016.
- Hayuth, Y., "The Port-Urban Interface: An Area in Transition", *Area*, 14: 3, 1982, 219-224.
- Heerma van Voss, Lex, Marcel van der Linden y Marina Sanchis Martínez, "Estibadores: Configuraciones 1790-1970", *Historia Social*, No. 45, Oficios (2003), 35-52.
- Hein, Carola, *Port cities: Dynamic landscapes and global networks*, New York, Routledge, 2011.
- Hesse, Markus, *The City as a Terminal. The Urban Context of Logistics and Freight Transport*, Hampshire and Burlington, Ashgate Publishing, 2008.
- Hoyle, Bryan S., "The Port-City Interface: Trends, Problems and Examples", *Geoforum*, 20: 4, 1989, 429 – 435.
- Hoyle, Bryan S. "Cities and Ports: Concepts and issues", *Vegueta*, 3, 1998, 263–278.
- Lash, Scott y John Urry, *Economías de signos y espacio. Sobre el capitalismo de la posorganización*, Buenos Aires, Amorrortu, 1998.

- Leal, Valentina y Carlos Aguirre, *Estiba y desestiba. Trabajo y relatos del Valparaíso que fue (1938 – 1981)*, Valparaíso, Fondo de la Cultura y las Artes – CNCA, 2012.
- LeCompte, Margaret D. and Jean J. Schensul, *Designing and Conducting Ethnographic Research: An Introduction*, Maryland, AltaMira Press, 2010.
- Mah, Alice, *Port Cities and Global Legacies: Urban Identity, Waterfront Work, and Radicalism*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2014.
- Marshall, Richard et al (eds.), *Waterfronts in Post – Industrial Cities*, London and New York, Spon Press, 2001.
- Miller, Michael B., *Europe and the maritime world: A twentieth century history*, New York, Cambridge University Press, 2012.
- Neilson, Brett y Ned Rossiter, “Logistical Worlds: territorial governance in Piraeus and the New Silk Road”, In Brett Neilson and Ned Rossiter–editors, *Logistical Worlds. Infrastructure, Software, Labour. n° 1*, Sydney, MPD, 2014.
- Neilson, Brett; Ned Rossiter and Ranabir Samaddar (Editors), *Logistical Asia. The Labour of Making a World Region*, Singapore, Palgrave Macmillan, 2018.
- Nibyte, Cevgynek “El Pichurring”, *Pincheros, almas errantes de los muelles y sindicatos*, Noruega, Hem-Trykk, 2006.
- Ortega, Luis et al, *100 años de la construcción del puerto de Valparaíso: historia y legado*, Valparaíso, Fondo de la Cultura y las Artes – CNCA, 2014.
- Park, R. E., *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana*, Barcelona, Ediciones del Serbal, 1999.
- Pezoa Véliz, Carlos, *El pintor pereza*, Santiago de Chile, Lom ediciones, 1998.
- Rojas, Manuel, *Obras completas*, Santiago de Chile, Editorial Zig-Zag, 1961.
- Romero, Rosa y Alfonso Esteve, *Transporte marítimo de mercancías*, Barcelona, Marge Books, 2017.
- Rossiter, Ned, *Software, Infrastructure, Labor. A Media Theory of Logistical Nightmares*, New York, Routledge, 2016.
- Sadin, Eric, *La silicolonización del mundo. La irresistible expansión del liberalismo digital*, Caja Negra, Buenos Aires, 2018.
- Santibañez, Camilo y Franck Gaudichaud, “Los obreros portuarios y la idea de “posición estratégica” en la postdictadura chilena (2003 – 2014)”, J. Ponce, C. Santibañez y J. Pinto (compiladores), *Trabajadores y trabajadoras. Procesos y acción sindical en el neoliberalismo chileno, 1979 – 2017*, Valparaíso, América en Movimiento, 2017, 301-332.
- Simmel, Georg, *Sociología: estudios sobre las formas de socialización*, México DF, FCE, 2014.
- Simmel, Georg, *Intuición de la vida. Cuatro capítulos de metafísica*, Buenos Aires, Editorial Nova, 1950.
- Strauss, Anselm y Juliet Corbin, *Bases de la investigación cualitativa. Técnicas y procedimientos para desarrollar la teoría fundamentada*, Medellín, Editorial Universidad de Antioquia, 2002.
- Svejnar, Jan y Katherine Terrell "Exceso de empleo en el sector transporte: el caso de Chile", *Estudios de Economía*, Universidad de Chile, Departamento de Economía, 20: 1, 1993, 103-151.
- Thomas, Jim, *Doing Critical Ethnography*, California, Sage, 1993.
- Tsing, Anna, “Supply Chains and the Human Condition”, *Rethinking Marxism*, Vol. 21, 2, 2009, 148–76.
- Wang, James et al. (eds.) *Ports, cities, and global supply chains*, Aldershot, Ashgate, 2007.

Otras fuentes

ALOG Chile, *DIALOG – Directorio logístico 2017*, Santiago de Chile, ALOG Chile, 2017.

Armada de Chile/Directemar, *Boletín Estadístico Marítimo – Edición 2017*, Valparaíso, Directemar, 2017.

Empresa Portuaria Valparaíso, *Reporte de sostenibilidad 2016*, Valparaíso, Puerto Valparaíso, 2017.

Instituto Nacional de Estadísticas, *Anuario de estadísticas vitales, 2016*, Santiago de Chile, INE, 2018.

Pesquera, M. A. y J. R. Ruiz, *Estrategias de desarrollo sostenible para ciudades y puertos*, New York y Ginebra, UNCTAD, 1996.

Subsecretaría de Transportes, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Gobierno de Chile, *Plan nacional de desarrollo portuario. 2013*: http://www.mtt.gob.cl/wp-content/uploads/2014/02/desarrollo_portuario_06_02_14_1.pdf

Unasur – Cosiplan, *Cartera de proyectos 2016, Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento. Diciembre de 2016*, Caracas, Venezuela, 2016.

Urriola, Rafael et al, *Estudio preliminar para levantar brechas en las condiciones de trabajo del sector portuario chileno*, Santiago de Chile, Fundación Chile 21 – Subsecretaría de Previsión Social, Gobierno de Chile, 2016.

Fuentes electrónicas

Alarcón Rodríguez, Mabel, “Renovación del frente portuario de Valparaíso. Oportunidad de re – articulación puerto – ciudad”, *Cuaderno urbano. Espacio, cultura, sociedad*, 8: 8, 2009, 206 – 226.

González, Sara, “La geografía escalar del capitalismo actual”, *Geo Crítica / Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Universidad de Barcelona, 15 de mayo de 2005, vol. IX, núm. 189, <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-189.htm>

Isaza, J. L. y M. Andrade, *Estudio de impacto patrimonial, EIP, para el sitio denominado área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso, Chile, inscripto en la lista del patrimonio mundial de la Unesco, relacionado con los proyectos Terminal Cerros de Valparaíso, TCVAL, y Puerto Barón*, 2016, <http://cdn.plataformaurbana.cl/wp-content/uploads/2016/06/estudio-de-impacto-patrimonial-valparaiso-tcval-puerto-baron-juan-luis-isaza.compressed.pdf>

Jaramillo, P., “Etnografías en transición: escalas, procesos y composiciones”, *Antípoda*, 16, 2013, 13-22.

Kemple, Thomas M., “Introduction – Allosociality Bridges and Doors to Simmel’s Social Theory of the Limit”, *Theory, Culture and Society*, 24 (7 – 8), 2007, 1 – 19.

Maciñeira, E. e Irene Souto, “La “frontera” puerto – ciudad. El caso concreto de La Coruña”, *Portus Plus Online*, 2, 2011, 1 – 12.

Mah, Alice, “The dereliction tourist: ethical issues of conducting research in areas of industrial ruination”, *Sociological Research Online* 19 (4), 13, 2014, <http://www.socresonline.org.uk/19/4/13.html>

Marcus, George, “Etnografía en/del sistema mundo. El surgimiento de la etnografía multilocal”, *Alteridades*, Vol. 11, N° 22, 2001: 111-127.

Portal Marítimo Portuario, “SEA acoge solicitudes para invalidar RCA del Terminal 20”, 4 de marzo de 2019: <https://www.maritimoportuario.cl/mp/sea-acoge-solicitudes-para-invalidar-rca-del-terminal-2/>

Portal Mundo Marítimo, “TPS Valparaíso abre temporada de la fruta con exportación de cherries a China”, 14 de Noviembre de 2017: <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/tps-valparaiso-abre-temporada-de-la-fruta-con-exportacion-de-cherries-a-china>

Swyngedouw, Erik and Nikolas Heynen, “Urban Political Ecology, Justice and the Politics of Scale”, *Antipode* 35(5), 2003, 898 – 918.

UNESCO, *Decision: 27 COM 8C.41. Historic Quarter of the Seaport City of Valparaíso (Chile)*, 2003:
<https://whc.unesco.org/en/decisions/736/>

Vahrenkamp, Richard, “Driving globalization: The rise of logistics in Europe 1950 – 2000”,
European Transport\ Trasporti Europei, 45, 2010, 1 – 14.

Entrevistas

Entrevista a Fernando, 12 de enero de 2018, Valparaíso.

Entrevista a Arturo, 16 de enero de 2018, Valparaíso.

Entrevista a Raúl, 12 de marzo de 2018, Valparaíso.

Entrevista a Juan, 3 de abril de 2018, Valparaíso.

Entrevista a Mónica, 27 de abril de 2018, Valparaíso.