



Revista Austral de Ciencias Sociales

ISSN: 0717-3202

ISSN: 0718-1795

revistaaustral@uach.cl

Universidad Austral de Chile

Chile

Cuevas, Hernán; Budrovich, Jorge
La Neoliberalización De Los Puertos En Chile: El caso de la ciudad-puerto de Valparaíso *
Revista Austral de Ciencias Sociales, núm. 38, 2020, pp. 337-363
Universidad Austral de Chile
Chile

DOI: <https://doi.org/10.4206/rev.austral.cienc.soc.2020.n38-17>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=45964032018>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

UACH
redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc
Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso
abierto

La Neoliberalización De Los Puertos En Chile: El caso de la ciudad-puerto de Valparaíso*

The Neoliberalization of Ports in Chile: The Case of the Port City of Valparaíso

HERNÁN CUEVAS**
JORGE BUDROVICH***

Resumen

Este artículo propone una interpretación etnográfica del proceso de neoliberalización de los puertos y sus efectos sobre el territorio. El caso de estudio corresponde a la ciudad-puerto

* Esta investigación fue facilitada por el proyecto Conicyt/Fondecyt Regular 1150788.

** Profesor Asociado del Instituto de Historia y Ciencias Sociales de la Universidad Austral de Chile. hernan.cuevas@uach.cl

*** Doctorante del programa de Doctorado en Estudios Interdisciplinarios (DEI) de la Universidad de Valparaíso, Chile. jorge.budrovich@postgrado.uv.cl

de Valparaíso y su hinterland. Basándonos en el análisis de información de contexto, datos cuantitativos públicos, observación etnográfica y datos cualitativos, ofrecemos una interpretación del modo en que se articulan los mecanismos de globalización y reestructuración económica con procesos de reconversión productiva y territorial en ciudades portuarias como Valparaíso. El artículo plantea que el acoplamiento de una racionalidad neoliberalizadora, la explotación extractivista de los recursos y la gestión logística de las operaciones del capital, convergen en la reconfiguración territorial de Valparaíso y su hinterland. Este acoplamiento ha contribuido a la consolidación de una particular actualización del capitalismo y de un modelo portuario tributario de sus proyecciones. El acoplamiento entre neoliberalización, extracción y logística no ha sido siempre virtuoso. Sostenemos que las dificultades de dicho modelo y los conflictos sociales asociados, resultan de problemas inherentes a la articulación de dichas lógicas.

Palabras Clave: Neoliberalización, logística portuaria, extractivismo, Valparaíso.

Abstract

This article proposes an ethnographic interpretation of the neoliberalization process of ports and its effects on the territory. The case study corresponds to the port city of Valparaíso and its hinterlands. Based on the analysis of context information, quantitative public data, ethnographic observation, and qualitative data, we offer an interpretation of how the mechanisms of globalization and economic restructuring are articulated with processes of productive and territorial change in port cities

such as Valparaíso. The article's central thesis is that the coupling of neoliberal rationality, extractive exploitation of resources, and logistics management of capital operations converge in the territorial restructuration of Valparaíso and its hinterlands. This coupling between neoliberalization, extraction, and logistics has contributed to the consolidation of a particular development of capitalism with a functional port model. However, this coupling is not necessarily a virtuous one. In our view, the difficulties of this model and the related social conflicts are the result of some inherent limitations of these logics.

Keywords: Neoliberalization, Port Logistics, Extractivism, Valparaíso.

1. Introducción: Valparaíso y el desarrollo capitalista

En 1544 la zona costera denominada como “Valparaíso” por Juan de Saavedra, fue designada por el conquistador español Pedro de Valdivia como puerto oficial de Santiago, la ciudad capital de la Capitanía General de Chile. Inscrita el año 2003 en la Lista del Patrimonio Mundial en su calidad de “testimonio excepcional de la fase temprana de globalización, a fines del siglo XIX, cuando se convirtió en el puerto líder de las rutas marítimas de la costa Pacífico de Sudamérica” (Isaza y Andrade 2016:4). Un siglo más tarde esta ciudad-puerto ha experimentado profundas transformaciones sociales, culturales, económicas e infraestructurales que dejan en suspenso ese pasado portuario asociado primero a la fase de expansión imperialista del capitalismo y luego a los años de bonanza del período de postguerra. Valparaíso experimentó el proceso de reestructuración económica y

social que implementó la dictadura neoliberal de Pinochet de manera particularmente intensa. Tanto por la radicalidad de las reformas económicas y laborales implementadas, así como por la profundidad de los cambios sociales experimentados, Valparaíso y su hinterland constituyen un caso de estudio privilegiado para observar las operaciones del capital en el territorio y sus efectos de reestructuración económica y social, y las estrategias de los actores que las promueven o las resisten. Aunque actualmente es sabido que la imagen de puerto principal no se condice con su actual posición (cf. Aravena 2006, Aravena y Andueza 2013, Carroza et al. 2017; Elizalde et al 2016), Valparaíso sigue jugando un papel importante en el sistema portuario de Chile: actualmente es el segundo puerto en importancia por transferencia de carga contenedorizada y el primero en exportación de frutas frescas (Aduanas s.f., CAMPORT 2017, Empresa Portuaria Valparaíso (en adelante EPV) 2017). Valparaíso se ha convertido en un importante nodo logístico en la cadena global de producción frutícola y en un sitio de valor crítico para la circulación de la producción del agronegocio. En consecuencia, es relevante estudiar la manera en que se articulan los nuevos mecanismos de globalización y reestructuración económica y social con procesos de reconversión productiva y territorial, como los experimentados en ciudades portuarias como Valparaíso. En este artículo proponemos que la reestructuración productiva, social y territorial en Valparaíso y los valles agrícolas de Chile Central puede ser comprendida a partir de los conceptos de extracción, logística y neoliberalización. Con los términos “logística” y “extracción” no nos referimos sólo a sectores económicos concretos, sino que también a dos lógicas sistémicas y estructurantes que subyacen

a la heterogeneidad social y la constituyen (Mezzadra y Neilson 2015). De modo similar, en nuestro uso, neoliberalización no sólo nombra una doctrina económica o una ideología, sino que refiere a una lógica o racionalidad política de carácter economicista que se concretiza en prácticas y dispositivos heterogéneos que constituyen las subjetividades y mundos sociales a partir de: la formación de un homo oeconomicus por medio de la generalización de mecanismos de competencia, la comodificación de la vida (social y natural), y la mercantilización de esferas sociales antes no sometidas a la lógica del mercado. Neoliberalización, logística y extracción son lógicas maestras de carácter general que gobiernan o estructuran los procesos sociales en la ciudad-puerto sobre el trasfondo de nuevas empresas de expansión económica y globalización productiva. El artículo describe y analiza el acoplamiento de estas lógicas en operaciones concretas del capital que han contribuido a la consolidación de un modelo portuario *ad hoc* a una versión particular de capitalismo neoliberalizado.

Este artículo es uno de los resultados de un proceso de investigación más amplio y aún en curso, focalizado en la problemática más general de los nuevos mecanismos de globalización y reestructuración económica y social en su articulación con procesos de reconversión productiva y territorial en escenarios locales. Tal estudio ha demandado una relativa inmersión en el caso y la activa vinculación con zonas logísticas, infraestructuras, individuos y espacios para explorar el problema en sus dimensiones concretas y materiales (cf. Guber 2011, Schensul y LeCompte. 2010). Dado que el objeto de estudio concierne tránsitos, escalas y desplazamientos que ponen en entredicho la inmersividad que ha caracterizado

a la concepción clásica de la investigación etnográfica, asociada a asentamientos y formas sociales consideradas “estáticas”, nuestra aproximación es tributaria de las etnografías multi-situadas (Marcus 1995, Freidberg 2001), las etnografías del capitalismo y de las cadenas globales de suministro (Burawoy 1998, Tsing 2009), y las etnografías de ciudades puerto en contexto de globalización (Kokot et al. 2008, Mah 2014).

Tanto las etnografías multisituadas (Marcus 1995) como las de “caso extendido” (Burawoy 1998) han aportado una alternativa metodológica para la investigación de los modos en que se articulan las diferentes escalas de desarrollo de la globalización capitalista, desafiando así a aquellas lecturas que reducen la investigación a la descripción de un campo claramente delimitado como una comunidad o un lugar, o a la confirmación de la “gran teoría”. Por limitaciones de espacio y decisión metodológica de definición de objeto de estudio, en este trabajo hemos preferido enfocarnos principalmente en la descripción y explicación general del proceso de articulación de las tres lógicas –extracción, logística y neoliberalización–, reservando para un próximo trabajo un mayor énfasis en los actores, sus posicionamientos, discursos, identidades, experiencias y relatos sobre el cambio.

Por otra parte, si bien nuestra aproximación no pretende presumir de un punto de vista privilegiado y extrínseco a su objeto de estudio, tampoco renunciamos a la necesidad de establecer cierta distancia crítica respecto del objeto de estudio, los agentes del proceso y sus interpretaciones. Este posicionamiento favorece una “crítica social inmanente con pretensiones emancipadoras” que busca dilucidar las

contradicciones estructurales de la sociedad capitalista (Postone 1996; 2007; 2012). Misma distancia crítica que nos permite observar y posicionarnos *vis-à-vis* las perspectivas parciales de los diversos actores vinculados al caso estudiado, con el objetivo de comprender e interpretar el conjunto de la situación en su complejidad (cf. Arnold 2006, Clarke et al. 2015), lo que por cierto no nos inmuniza de necesarias consideraciones sobre nuestra posición como investigadores (cf. Bourdieu y Wacquant 2005).

El artículo persigue dos objetivos: primero, ilustrar un cuadro general que permita visualizar la reconversión productiva y territorial de la ciudad – puerto de Valparaíso y su hinterland y, segundo, proponer los conceptos clave para lograr una comprensión –al menos inicial- de dichos cambios y explorar su validez para casos similares. Para lograr estos objetivos decidimos describir las lógicas estructurantes fundamentales de dicho proceso de reconversión productiva y territorial, para lo cual era necesario ir más allá del territorio a nivel local con el propósito de hacer un seguimiento del proceso que atraviesa distintas escalas: local, regional subnacional, nacional y global. Esto naturalmente tensiona la metodología etnográfica tradicional, cuyos objetos de estudio consisten normalmente en experiencias situadas en lugares y comunidades locales. El enfoque etnográfico de múltiples sitios nos permitió analizar y proponer un relato explicativo verosímil sobre el proceso de neoliberalización de la actividad portuaria en Valparaíso y su vinculación con las políticas públicas, con diferentes olas de modernización logística, y con el desarrollo de la agroindustria en su hinterland. Nuestra investigación sugiere que sus resultados de dicho proceso son mixtos: junto con el desarrollo agroindustrial como

sector extractivo, la optimización logística y la modernización portuaria, detectamos fricciones en el acoplamiento de las lógicas social de extracción, logística y neoliberalización, conflictos sociales y problemas de articulación de intereses entre los diferentes agentes implicados, resistencias de actores laborales y sociales, así como externalidades negativas de las operaciones del capital que afectan a la ciudad y al territorio.

En este trabajo consideramos el territorio en tanto “escenario” en que las lógicas estructurantes de los procesos y las interacciones entre los actores tienen lugar. Con ello no queremos sugerir que el territorio carezca de importancia causal, o de influencia y alguna forma de agencia que participa de los procesos. Debido a las limitaciones de espacio y foco que todo reporte tiene, aquí hemos preferido centrar nuestro relato en el análisis de las lógicas estructurantes y las consecuencias de su acoplamiento en el territorio, dejando para futuros escritos el énfasis en las interacciones entre actores y la influencia causal del territorio (sobre distintas perspectivas del territorio ver Brenner et al. 2003, Harvey 1996, Lefebvre 1991, Sack 1983)

El artículo tiene la siguiente estructura: la sección dos presenta en líneas generales nuestro argumento acerca del acoplamiento de las lógicas de extracción, logística y neoliberalización. Luego, en la sección tres describimos y analizamos el desarrollo de la agroindustria en la zona central de Chile –el hinterland de Valparaíso- y el aumento de la exportación de frutas. Sostenemos que esta evolución es representativa del acoplamiento entre la liberalización del comercio internacional, la innovación tecnológica asociada a la logística y el desarrollo de un sector agroexportador que

se beneficia de esos cambios. Posteriormente, en la sección cuatro describimos y analizamos el modelo portuario chileno basado en una alianza público-privada y el modo en que ésta se desenvuelve en Valparaíso como un proceso de neoliberalización afín al desarrollo exportador antes descrito. Por un lado, este modelo se construye sobre la virtual privatización de la actividad portuaria, pero por otro, el Estado chileno mantiene la propiedad pública del puerto y el borde costero, interviene regulando actividades y creando incentivos/desincentivos, planificando y promoviendo una estrategia de desarrollo. En definitiva, no se trata de una mera reducción y retroceso del Estado, sino que de una asociación público-privada con un activo rol del Estado que se compromete con la producción privada de servicios portuarios entendidos como bienes públicos. En la sección cinco mostramos que este modelo portuario, construido sobre el acoplamiento de las lógicas de extracción, logística y neoliberalización presenta limitaciones, pues no logra articular los diferentes intereses económicos en juego y procesar los conflictos sociales y territoriales que desencadena. El artículo finaliza ofreciendo algunas reflexiones de carácter conclusivo y sugiriendo la necesidad de re-pensar el desarrollo local en una perspectiva más amplia, capaz de dar cuenta de las potencialidades y limitaciones de las dinámicas locales y globales implicadas en la re-estructuración económica y social.

2. El acoplamiento de las lógicas de extracción, logística, y neoliberalización

Desde 1990 el incremento de las exportaciones de commodities y productos básicos hacia Europa, América del Norte y Asia, ha hecho de Chile una zona de operaciones económicas

reconocida en la cadena de suministro global del sistema mundo capitalista (Goldfrank 1994:270). Chile abarca miles de Kms de costa en el Pacífico y otros tantos de montañas en Los Andes, un ancho que promedia 200 Km con valles interiores aptos para la producción de frutas entre los ríos Huasco por el norte y Cautín por el sur. Con esta geografía, el país enfrenta desafíos logísticos importantes respecto de los cuales la infraestructura portuaria y los accesos a la misma son cruciales. La modernización portuaria para asegurar una conectividad portuaria adecuada a los mercados mundiales a bajo costo, se transforma en un asunto crítico para el desarrollo de los diferentes sectores extractivos debido a que la vocación principal de éstos es la producción a gran escala para el mercado mundial. El extractivismo se caracteriza por la explotación de grandes volúmenes de materias primas, recursos naturales y/o bienes básicos, que dependen de economías de enclave y se exportan como commodities (Gudynas 2012, 2018, Cuevas y Julián 2016). Este concepto descriptivo de sectores o industrias, ha sido ampliado para interpretarlo como una lógica del capitalismo referida a toda apropiación, colonización u obtención violenta del valor de las materias primas y las formas de vida socioculturales y/o naturales que existen en la biosfera, incluidas la superficie y profundidades de la tierra y los mares (Mezzadra y Neilson, 2015). Los sectores más dinámicos de la economía chilena, como la minería, agroindustria, pesca, acuicultura, industria forestal y turismo, son representativos de esta lógica extractiva.¹ Como es fácil deducir de la simple observación de las operaciones

¹ En Valparaíso hay un *turismo noir* interesado en lugares de abandono urbanístico e industrial con valor patrimonial, y en la historia y formas de vida local empobrecidas y en decadencia (cf. Mah 2014).

extractivas intensivas y de grandes volúmenes -incluida la agroindustria-, éstas imponen requerimientos logísticos importantes a sus respectivos encadenamientos de insumo globales.

Ya en 1913, la teórica marxista del imperialismo Rosa Luxemburg (2003:366-367) señalaba que:

(...) ciertos medios de transporte (ferrocarriles, navegación, canales) constituyen la condición previa indiscutible de la difusión de la economía de mercancías en territorios de economía natural. La marcha triunfal de la compra y venta de mercancías suele comenzar con obras grandiosas del tráfico moderno: líneas de ferrocarriles que atraviesan selvas vírgenes y perforan montañas; hilos telegráficos que pasan por los desiertos; vapores que entran en lejanos y apartados puertos.

El análisis crítico de Luxemburg es un ejemplo de la consciencia crítica de la época de la expansión imperialista del modo de producción capitalista, así como de la relevancia del acoplamiento entre los centros de producción, la explotación de recursos naturales, la construcción de infraestructuras de transporte y comunicación, y la circulación y realización de las mercancías. En la época de la globalización y la reestructuración neoliberal, las cadenas logísticas y los puertos devenidos “terminales”, cumplen con una función crucial para una economía donde la producción se ha deslocalizado, las ventajas comparativas se han convertido en ventajas competitivas y la conectividad es clave para los sectores extractivos orientados a la producción a gran escala. Los puertos son también fundamentales para Chile: el 95% de su comercio internacional se realiza por vía marítima y sus exportaciones representan un 38% del PIB (en la OCDE (2016) el promedio es 27%). En el modo posfordista de producción de cadenas globales de insumos, la logística tiende a eliminar la distinción

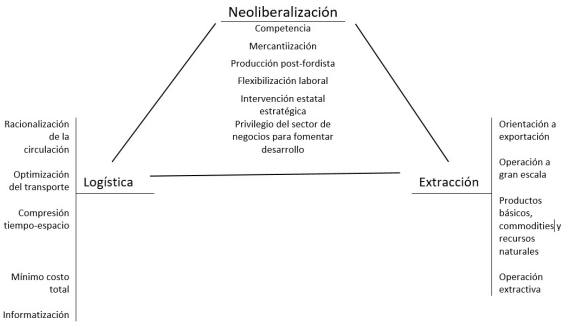
entre producción y circulación definida de manera estricta, y facilita la fragmentación, externalización y programación de actividades económicas de manera desterritorializada, según sean las ventajas competitivas de cada economía, para luego articular las partes y/o procesos en beneficio del capital². Pero lo más interesante es que el arte de la logística conecta las tecnologías de cálculo con mecanismos de poder para organizar a nivel global el funcionamiento del capital en el tiempo y el espacio (Cowen 2014, Harvey 2005, Mezzadra y Neilson 2015). Esta lógica de cálculo instrumental se acopla muy bien a la racionalidad economicista del neoliberalismo.

Por neoliberalización entendemos un conjunto de procesos y prácticas que, por una parte, intensifican la apertura comercial y el libre mercado, la comodificación y mercantilización de nuevos ámbitos sociales y naturales, y la producción de una desigual regulación de la economía por medio de intervenciones del Estado (Brenner et al 2010, Brown 2015, Gárate 2012; Davies 2014). Estas intervenciones pueden variar desde la privatización y el retiro del Estado, al otorgamiento de concesiones y la regulación, hasta incluso ejercer un rol de planificador estratégico sectorial. Pero lo que es común a ellas es que siempre resultan funcionales a los intereses del sector privado, lo que es concebido como legítimo debido a que éste es entendido como el motor del desarrollo social. Junto con ello, se ha difundido una racionalidad economicista fundada en el principio de la competencia generalizada y la lógica de la mercantilización como criterios de

² Cowen (2015) destaca la importancia de cálculo total de los costos de producción (Lekashman y Stolle 1965) para el desarrollo de la logística como lógica estructurante de la producción capitalista post-fordista.

eficiencia económica que se ha implementado de manera pragmática en la concesión de frentes portuarios, la construcción de infraestructura logística, y la flexibilización y desregulación del mercado laboral portuario (Brown 2015, Polanyi 2003).

Diagrama 1. Acoplamiento de las lógicas de extracción, logística y neoliberalización.



Fuente: Elaboración propia

En Valparaíso es fácil ver cómo la neoliberalización de los puertos se ha acoplado con las lógicas de extracción y logística. En el marco de las políticas de apertura comercial, liberación de los mercados, y reestructuración económica según las ventajas comparativas de la economía nacional (neoliberalización), se favoreció el desarrollo de un sector agroindustrial especializado en frutas frescas de exportación (extracción), la que ha requerido la introducción de la innovación tecnológica de contenedores frigorizados (*reefer*) como de transporte intermodal y la infraestructura eléctrica de apoyo en el puerto (logística). Esta modernización del puerto de Valparaíso ha apoyado el desarrollo de Chile central como un importante proveedor de alimentos frescos a nivel mundial, y de

este modo ha facilitado el crecimiento de una agroindustria extractiva en un extenso territorio del Norte Chico y el Valle Central. El acoplamiento de estas lógicas del capitalismo global en el territorio, lejos de ser un inexorable resultado de operaciones del capital de carácter neutro, es el resultado contingente del juego de intereses económicos y luchas sociopolíticas entre agentes. Estos cambios han sido ideológicamente legitimados por los discursos sobre la eficiencia del mercado competitivo (y la ineficiencia del estado empresarial), el desarrollo exportador y de apertura comercial como estrategia de desenvolvimiento adecuada para un país pequeño como Chile, la transformación de Chile en una potencia agroalimentaria, y la modernización y eficiencia logística para fomentar la competitividad país. Sin embargo, los procesos de extracción, logística y neoliberalización presentan limitaciones y efectos no deseados. En efecto, la neoliberalización del puerto y la actividad agrícola han generado una desigual regulación de la economía en el territorio con ganadores y perdedores. Este proceso ha beneficiado a una nueva burguesía agroindustrial, compañías navieras y portuarias, comercializadoras y distribuidores del retail global, y a trabajadores asalariados con contrato indefinido en cada una de esas actividades; pero ha desfavorecido a los trabajadores portuarios (principalmente “eventuales”), a los pequeños comerciantes que han perdido contra las grandes comercializadoras y *retail* globalizado, y al campesinado tradicional que se ha visto reemplazado por trabajadores agrícolas precarizados o “temporeros”, los que a su vez tampoco ocupan una posición en el elenco de ganadores (Budrovich y Cuevas 2018, Bengoa 2017, Cerda 2018). Esta distribución de ganadores y perdedores de la reestructuración económica y social en el territorio demuestra que

el acoplamiento entre las lógicas de extracción, logística y neoliberalización no genera beneficios equitativos ni resulta justa para todas las partes implicadas. Además, el esquema de gobernanza portuaria implementado en Chile revela que las autoridades nacionales, locales y portuarias tienen grandes dificultades para gobernar y articular los diferentes intereses de las partes intervinientes en las cadenas globales de suministro con los intereses de las comunidades locales. En consecuencia, este acoplamiento ha requerido de grandes esfuerzos políticos para lograr mínimos de articulación de intereses y de coordinación entre los distintos agentes logísticos, productivos, autoridades (nacionales y subnacionales) y actores sociales. En la próxima sección analizaremos la articulación de estas tres lógicas en el espacio agrícola, que es el de producción de la cadena de insumos global de la fruta de exportación.

3. Neoliberalización, extracción y logística: el crecimiento del sector agroindustrial de exportación.

Diferentes autores han afirmado que la “exitosa” estrategia de desarrollo implementada en Chile en los últimos 40 años se basa en la apertura comercial y la capacidad exportadora de un puñado de sectores económicos que han sabido aprovechar sus ventajas competitivas (Landerretche 2014, Larraín y Vergara 2001). Junto con el crecimiento sostenido de la economía, se produjo una moderada diversificación de la matriz exportadora tradicionalmente dominada por la minería del cobre (Landerretche 2014). La expansión del agronegocio en Chile es parte de este proceso. Se ha caracterizado por la concentración de la propiedad de la tierra para la producción de monocultivos a

gran escala, y el uso intensivo de energía, agua, suelo y agroquímicos. En este sentido, la actividad agroindustrial de monocultivo de especies frutales no es pura y simple extracción de materias primas: es un sector productivo sofisticado y tecnologizado que produce bienes finales para el consumo humano directo como la fruta fresca. La fotografía de la figura 1 muestra una variedad de uva de mesa sin pepa que ha sido modificada para satisfacer el insaciable deseo de alimento exótico, fresco y de calidad del consumidor del Norte Global. Para llegar a destino, la fruta ha sido producida a gran escala, consumiendo enormes cantidades de agua y minerales en origen, para ser luego cosechada y seleccionada, lavada, pesada, almacenada y frigorizada para exportación por trabajadores temporales. Su comercialización es realizada usualmente por compañías transnacionales, las que se ocupan también de su empaque y etiquetamiento para despacho. La fruta fue posiblemente cargada en origen en paquetes unitarios (500 grs. c/u), cajas de cartón, palets y contenedores refrigerados para luego ser transportada por carretera por camioneros hasta algún puerto de Chile Central, como Valparaíso. Luego fue embarcada en un portacontenedores por estibadores y operadores de grúas pórtico, la enorme nave fue seguramente conducida por una reducida tripulación, y sólo después de cruzar dos océanos arribó a alguno de los puertos de entrada de Europa. Aunque imaginaria, esta descripción del encadenamiento global de actividades productivas y logísticas es representativa de lo que sucede con la fruta producida para exportación.

La creciente tecnificación y articulación con las industrias química y biotecnológica ha favorecido la conversión de la producción local tradicional al monocultivo de frutas de

Figura 1. Uva de mesa chilena empacada fotografiada en supermercado en Alemania



Fuente: Fotografía del autor.

exportación a gran escala. Esta modalidad de producción ha favorecido inicialmente a una nueva clase de empresarios al gran capital trasnacional oligopólico característico del agronegocio, ambos dedicados a la exportación de commodities y bienes finales de bajo valor agregado. Estos nuevos productores globalizados desplazaron a los locales y reemplazaron los cultivos tradicionales (cf. Cerda 2018, Pengue 2006). A pesar de la sofisticación de la fruticultura y su producción de fruta fresca para consumo humano –un bien final– la fruticultura debe igualmente ser considerada un sector extractivo en virtud de su orientación general a la producción para la exportación a gran escala y por su uso intensivo e indiscriminado de recursos naturales como agua y tierra (y sus minerales) en niveles insostenibles ambientalmente (Gudynas 2012, Cuevas y Julián 2016, Svampa 2015). Contra esta difundida perspectiva crítica, las élites chilenas han divulgado exitosamente una imagen ideológica del sector agroexportador que lo representa positivamente como una industria sostenible que produce bienes renovables y

que ha hecho una importante contribución al desarrollo nacional transformando a Chile en una “potencia alimentaria” que responde a la necesidad básica humana de alimentación saludable (ver ODEPA 2011 y Panez-Pinto et al. 2018, cf. McMichael 2009, Freidberg 2009). Esta ideología del agronegocio enmascara los procesos de comodificación del trabajo, la tierra, el agua, las semillas y los alimentos, y oculta el sometimiento de la actividad agrícola a la dinámica global de mercantilización. Un efecto característico del agronegocio es que invisibiliza la transferencia de energía y materia, especialmente de agua, desde los territorios de producción a los territorios de destino de alto consumo (cf. Clark y Foster 2009, Porto-Gonçalves, 2016). En Chile, más del 70% del agua producida en las cuencas hidrográficas se utiliza para fines agrícolas (FCH 2018), y se estima que una alta proporción de ella se destina a la producción de frutas de exportación; esto es, a la exportación de agua y minerales en forma virtual. Esta exportación para consumo suntuoso de frutas frescas en el Norte Global oculta su fundamento: la transferencia de agua y recursos minerales desde el Sur, enmascarando de paso el empobrecimiento del territorio de extracción. Así, el agronegocio oculta su carácter extractivo y las externalidades negativas generadas en origen (cf. Brand y Wissen 2017, Freidberg 2009, Gras y Hernández 2013, McMichael, 2009, Panez-Pinto et al. 2018).

Este desarrollo agroindustrial tiene una historia que se entrelaza al ascenso de una élite intelectual de economistas monetaristas o neoliberales –los “Chicago Boys”– que implementaron una política de apertura comercial radical por medio de una rebaja unilateral y paulatina de los aranceles y una liberalización de los precios regulados (Büchi 2008, Gárate 2012,

Ffrench-Davis 2014). La política de shock implementada produjo en el mediano plazo una reestructuración productiva según las ventajas comparativas de la economía nacional (Büchi 2008), desprotegiendo la producción agrícola local tradicional y favoreciendo la proletarianización del campesinado (Cerde 2018). La estrategia de producción explotó las ventajas climáticas y el aprovechamiento de ventanas de tiempo para la cosecha de frutas distintas de las que existen en el hemisferio norte, lo cual abrió oportunidades de mercado para la agroindustria. Junto con ello, se produjo una reconcentración de la propiedad del agua y la tierra, y se favoreció la participación de un reducido número de grandes productores y corporaciones transnacionales dedicadas a la exportación (Bauer 1998, Bengoa 2017, Bolados et al. 2018, Budds 2004, Cerde 2018). Paulatinamente, los productores nacionales se han subordinado a los grandes holdings que comercializan y distribuyen la producción a nivel global (Veltmeyer y Petras 2014). Esta reestructuración del agro en Chile, llevó al reemplazo de la producción tradicional de granos y otros cultivos para el mercado interno por la fruticultura de exportación basada en el monocultivo intensivo, aumentando con ello no sólo el consumo de agua y minerales, sino también la aplicación de fertilizantes y plaguicidas. Como resultado, se generaron importantes impactos socioambientales visibles en la prolongación de períodos de sequía y escasez de agua para consumo humano y otros usos, concentración de la propiedad en multinacionales agroindustriales, y perjuicios a la salud de los trabajadores por el uso de pesticidas y la contaminación de aguas (Budds 2004, Cerde 2018, Panez-Pino 2018; para una mirada regional, Borrás et al. 2013). El sector frutícola exportador se caracteriza también por la estacionalidad de su requerimiento de mano

de obra, el que se incrementa en la temporada de cosecha (noviembre a febrero). Así, los productores tienden a mantener un número de trabajadores permanentes solo suficiente para cubrir los requerimientos en temporada baja y contratan trabajadores temporales en los meses de alza utilizando esquemas de contratación flexible favorecidos por las sucesivas reformas laborales introducidas desde fines de los 1970 (Cerde 2018). Como consecuencia de la flexibilización del mercado laboral, se ha producido una precarización del trabajo agrícola, la difusión del trabajo temporal de bajo ingreso, su feminización y una creciente presencia de trabajadores inmigrantes (Bengoa 2017, Cerde 2018, Valdés 2012).

El explosivo crecimiento de la producción agroindustrial trajo aparejado un importante cambio en los patrones de transferencia de carga entre los valles agrícolas y los puertos marítimos de Chile Central. Por ejemplo, ya el año 2005, de las diez mercancías de mayor exportación desde el puerto de Valparaíso, siete pertenecían al rubro agroindustrial y sólo dos pertenecían al rubro de la minería industrial del cobre. Por otro lado, nueve de las diez eran commodities o productos básicos sin mayor valor agregado (la excepción es el vino) (Tabla 1).

Datos de transferencia de carga más recientes reflejan la misma tendencia de consolidación de la agroindustria como principal sector exportador en el puerto de Valparaíso, desplazando a otros sectores otrora más importantes.³ La participación de la fruta de exportación se ha incrementado sostenidamente (Tabla 2). Durante

³ [http://ElMercurio, 15 de Agosto 2017, B1, B14. https://merreader.emol.cl/2017/08/15/content/pages/img/big/2M37DRLQ.jpg?gt=050001](http://ElMercurio,15deAgosto2017,B1,B14.https://merreader.emol.cl/2017/08/15/content/pages/img/big/2M37DRLQ.jpg?gt=050001)

Tabla 1. Principales exportaciones a través del puerto de Valparaíso

2005		2018	
Detalles carga embarcada en el puerto de Valparaíso	Toneladas	Detalles carga embarcada en el puerto de Valparaíso	Toneladas
Uvas	485.209	Uvas	588.237
Manzanas frescas	309.681	Vinos de uvas, mosto...	393.545
Vino de uva fresca	300.127	Manzanas	318.808
Paltas	93.361	Cátodos y secciones...	269.188
Cátodos	85.266	Vinos con denominación...	144.814
Peras frescas	83.323	Ciruelas	95.260
Ciruelas	77.394	Cobre para el afino	82.663
Los demás cobres sin refinar	72.254	Kiwis	77.835
Kiwis	70.020	Cerezas	71.914
Tochos de cobre refinado	57.821	Nectarines	64.636

Fuente: Cámara Marítima y Portuaria de Chile (CAMPORT 2005)) y estadísticas de EPV

Tabla 2. Participación de la exportación de fruta fresca desde Valparaíso (en tons. y porcentaje).

	2013	2014	2015	2016	2017
Total de Exportación	4.531.397	4.982.280	4.384.585	4.501.927	5.479.317
Exportación otros productos	3.265.728	3.658.846	3.101.259	3.109.741	3.719.327
Exportación de fruta	1.265.669	1.323.434	1.283.326	1.392.186	1.759.990
% de Fruta	28%	27%	29%	31%	32%

Fuente: Elaboración propia con datos de Aduanas y CAMPORT.

el primer semestre de 2017 (enero-junio) la exportación de fruta fresca por Valparaíso logró un record histórico de 1.189.173 toneladas. Si bien existen otros productos que también se exportan desde Valparaíso, la importancia relativa de la fruta llegó a ser de un 32% el 2017. Comparado con otros puertos del país, en la temporada 2017-2018 el 64% de la fruta de exportación salió desde el puerto de Valparaíso,

transformándose en un punto de salida crítico para el negocio frutícola.⁴

El desarrollo de la fruticultura agroindustrial ha requerido el un modelo logístico a la altura de su productividad y comercialización como parte una cadena global de suministros. En particular,

⁴ <http://www.puertovalparaiso.cl> (15-11-2017)

la exportación de frutas frescas ha requerido de una importante inversión en infraestructura y superestructura logística que incluyó: construcción de instalaciones con energía para la creciente demanda de contenedores *reefer*, instalación de grúas pórtico para buques de 26 rows, expansión de frentes de atraque modernos preparados para la recepción de varios portacontenedores Post - panamax, carreteras, túneles y puentes con altos estándares para permitir el transporte de grandes volúmenes de carga intermodal, y optimización y expansión de áreas de respaldo para las tareas logísticas de control y extensión aduanera, así como para almacenamiento, tránsito y transbordo de carga contenedorizada. En la siguiente sección describimos y analizamos el modelo portuario implementado en los puertos públicos concesionados chilenos.

4. Logística y neoliberalización heterodoxa: el modelo portuario chileno y su aplicación en Valparaíso

Un reciente reporte gubernamental (CNID 2016) identificó 73 puertos en las costas chilenas, de los cuales sesenta y tres son de propiedad privada y diez de propiedad estatal, administrados por empresas portuarias autónomas del Estado, que forman parte del Sistema de Empresas Públicas de Chile. De éstos últimos, siete operan a través de concesiones privadas de sus frentes de atraque, y los restantes lo hacen a través de gestión pública, es decir, sin terminales concesionados. En los puertos concesionados, cada empresa portuaria autónoma funciona como autoridad marítima portuaria y administra los contratos de los concesionarios (CNID 2016; MTT 2013). Además, ellas realizan la planificación estratégica de sus espacios por

medio de un “Plan de Desarrollo Portuario”, con medidas de corto, mediano y largo plazo. Sobre la base de dicho plan estratégico definen los términos de referencia y bases de licitación para otorgar en concesión los frentes de atraque, los que son traspasados a operadores privados por 20 años o más, a través de licitaciones públicas competitivas -la así llamada “competencia por la cancha”- atrayendo el interés de grandes inversionistas.

Desde los años 1980 se implementaron varias “olas” de modernización neoliberal del sector portuario en Chile por medio de las cuales se liberalizó el mercado laboral, se promovió la inversión privada en infraestructura, se concesionaron los frentes de atraque y se promovió la provisión privada de servicios portuarios (Engel et al. 2001, EPV 2012). Una primera ola modernizadora corresponde a la restructuración del sistema portuario estatal durante la dictadura militar de Pinochet. En 1981, a través de la Ley N°18.042 se limitó el rol de la empresa portuaria estatal y promovió la entrada de empresas privadas a los puertos estatales administrados por la Empresa Portuaria de Chile (en adelante EMPORCHI).⁵ Un segundo aspecto de esta ola reformista se introdujo por medio de la Ley N°18.032 de 1981, que tal como nos relataron dirigentes de trabajadores portuarios, abolió el sistema de licencia portuaria para la estiba que autorizaba a trabajar en los puertos, la que era controlada por los sindicatos, otorgándoles así un amplio dominio sobre la oferta de trabajo, la contratación y los salarios en los puertos (cf. Aravena 2006,

⁵ Ley 18.042 (1981) que crea la Corporación Nacional Portuaria, <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=29469>

CEPAL 1989, Leal y Aguirre 2012).⁶ Ambas reformas liberalizaron la actividad portuaria al hacer competir a empresas operadoras y a los propios trabajadores portuarios entre sí. Los relatos de los trabajadores portuarios que recolectamos testifican el enorme costo social de esta “modernización”, pagada por los sectores populares de la ciudad con desempleo y precarización social. De modo inverso, el Estado y las empresas portuarias destacan el positivo efecto modernizador de dicha reforma al promover la libertad de trabajo y la participación del sector privado en la faena portuaria (EPV 2012).

Una segunda ola de modernización se impuso en diciembre de 1997, ya en democracia, por medio de la implementación de la ley 19.542, que descentralizó la administración de los 10 puertos estatales pertenecientes hasta entonces a la EMPORCHI.⁷ Esta reforma consolidó la privatización de la actividad portuaria al establecer que las tareas portuarias debían ser realizadas por empresas privadas bajo el principio de subsidiaridad del Estado. Uno de los objetivos de dicha modernización era lograr tarifas portuarias competitivas, fomentar la inversión en infraestructura logística y lograr una gestión portuaria eficiente. Así, la inversión en infraestructura portuaria se ha orientado a facilitar el desarrollo de proyectos de operadores privados y competencia entre ellos, entendiendo que es la competencia el principio que asegura la eficiencia logística y que son los agentes privados los que dinamizan el desarrollo y la competitividad de la economía nacional (Engel et al. 2001, MTT 2013).

Es sugerente advertir cómo la ley 18.042 anticipaba en sus términos la formulación de la ley 19.542, emanadas de un mismo “espíritu” neoliberalizador. Así, en el artículo 8° de la ley 18.042 se señala entre las reglas a las que deberán atenerse las “sociedades anónimas portuarias”: “precaer actitudes monopólicas... propender a la utilización de la máxima capacidad económica de los puertos... asegurar que no se limiten las posibilidades de desarrollo y expansión de los puertos”. Mientras que en el artículo 31 de la ley 19.542 se refieren como funciones del directorio de las empresas portuarias que reemplazan a la EMPORCHI: “promover la competencia en el interior de los puertos... velar por que no se limiten las posibilidades de desarrollo y expansión de los puertos... preservar y fortalecer los niveles de productividad, eficiencia y competitividad alcanzados en la operación Portuaria”.

De este modo, desde los años 1980 bajo la dictadura, y más decididamente desde 1997 bajo democracia, el Estado chileno ha fomentado una virtual privatización del litoral y la operación logístico-portuaria, en base a un modelo híbrido que facilitó la activa intervención pública para promover la inversión privada y el emprendimiento, la regulación del sector, la creación de un mercado de servicios logísticos y una alianza público-privada. De modo similar a lo visto en el sector agroexportador, también en el sector portuario la política del Estado fue activa en favorecer un proceso de neoliberalización aplicando medidas menos alineadas con la ortodoxia neoclásica, pero que ciertamente siguen siendo coherentes con el fundamentalismo de mercado (cf. Block y Somers 2014, Brenner et al. 2010). Tanto durante la dictadura como durante los diferentes gobiernos democráticos post Pinochet –fueren

⁶ Ley 18032 (1981) sobre trabajadores portuarios. <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=29459>

⁷ Ley 19.542, Moderniza el sector portuario estatal. <http://bcn.cl/1uxch>

de coaliciones de centro izquierda o de centro derecha- se implementaron similares políticas portuarias, las que han formado parte de una estrategia nacional consensuada orientada al desarrollo de una economía abierta y exportadora que aspira a insertarse exitosamente en el capitalismo global. Según nos han relatado autoridades nacionales, gerentes de empresas portuarias públicas y autoridades portuarias, para alcanzar una adecuada inserción en la economía mundial era necesario establecer tarifas portuarias competitivas que beneficiaran a los agentes económicos de manera de no constituirse en un factor de encarecimiento de los costos de transporte y comercialización (cf. EPV 2012). Por ello, no es extraño que el principio de competencia se haya generalizado en el sector portuario como mejor mecanismo para introducir eficiencia económica para promover la “competitividad país” (Engel et al. 2001, EPV 2012). El rol subsidiario del Estado ha promovido la competencia en las cadenas logísticas como base de las relaciones portuarias en dos niveles. En el primero, como competencia entre modelos logísticos y productividad portuaria, dado que los diferentes puertos -privados, de propiedad pública con terminales concesionados, y públicos sin terminales concesionados- compiten por tarifas, calidad de servicios logísticos, volumen de carga transferida, y proyectos de inversión. El Estado de Chile ha actuado de manera paradigmática en relación con la inversión en infraestructura portuaria a través de su política de licitaciones públicas del borde costero portuario. Al licitar los frentes de atraque, el Estado ha promovido la libre competencia entre privados allí donde ésta no puede existir “naturalmente”. Así, el Estado parte de la base, como en otros casos de provisión de bienes y servicios públicos en Chile, que los proveedores privados y los

mecanismos de mercado y libre competencia son incuestionablemente superiores a la hora de producir eficiencia económica y, con ello, favorecer la competitividad de la economía chilena en su conjunto. El segundo nivel es al interior de cada puerto público concesionado, donde también se generalizó la competencia a través del modelo multi-operador en el que varias empresas ofrecen servicios a las naves, entre los diferentes concesionarios, proveedores de servicios logísticos, transportistas, empresas contratistas de personal e incluso entre trabajadores sindicalizados e individuales. Los principios axiales de la política pública neoliberal, que son la competencia y competitividad, el fundamentalismo de mercado y el rol subsidiario del Estado, están a la base de esta estrategia de *articulación en competencia* en el sistema portuario en Chile. Estos se expresan también en las visiones que declaran las Empresas Portuarias a nivel nacional, como la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV 2013, 2017), que manifiesta promover la competencia entre empresas y entre operadores al interior del puerto, incorporando la participación del sector privado para incrementar tanto la eficiencia en la gestión como en los proyectos de inversión (MTT 2013). En este sentido, la *articulación en competencia* es una de las formas que adquiere la promoción estratégica del sector privado y los mecanismos de mercado en el “desarrollismo” neoliberal chileno. Un alto ex funcionario de gobierno, funcionarios de EPV y expertos portuarios coincidieron en señalarnos que, como resultado de este proceso, se han modernizado los terminales de carga, ha aumentado la inversión privada en infraestructura, se han mejorado los estándares de productividad en varios puertos públicos ex EMPORCHI que presentaban cierto abandono, y se han establecido tarifas portuarias competitivas. Un ex funcionario de

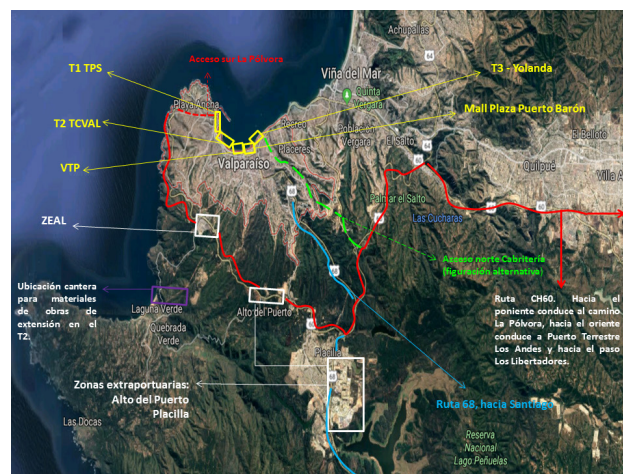
gobierno central, y una autoridad regional de Valparaíso de un gobierno anterior coincidieron en señalar que gracias a esta modernización basada en inversión privada en infraestructura logística y portuaria se han liberado recursos públicos para usos alternativos de política social o de infraestructura de alta rentabilidad social que no es atractiva para los privados (cf. Engel et al 2001).

4.1. El relativo fracaso de la expansión portuaria en Valparaíso

Desde 1997, el puerto de Valparaíso es administrado por la EPV, la que cuenta con dos terminales concesionados. En lo relativo a carga, los operadores son Terminal Pacífico Sur (TPS, empresa del holding Ultramar vinculado a la familia naviera von Appen, T1), especialista en carga contenedorizada, y Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL, empresa del holding OHL vinculada a capitales españoles, vendida el 2018 a un fondo de inversión australiano, T2), especialista en carga fraccionada, que según las bases de licitación proyecta especializarse también en carga contenedorizada. En lo relativo a pasajeros, el concesionario Valparaíso Terminal de Pasajeros (VTP, empresa vinculada a la familia naviera Urenda) opera el terminal de cruceros. El Plan Maestro de desarrollo portuario y los sucesivos planes de inversión han tenido la expectativa de que el conjunto de estas inversiones revolucione el funcionamiento del puerto (EPV 2012, Figura 2).

La Tabla 3 presenta el estado de avance del conjunto de concesiones otorgadas. Como se puede inferir de la Tabla 3, los resultados del plan de inversiones y desarrollo portuario de Valparaíso son discretos. El mayor fracaso de este plan se expresa en la postergación periódica

Figura 2. Mapa Urbano de Valparaíso con ubicación de infraestructura logística



Fuente: Elaboración propia

de las obras de extensión del T2 del corto al mediano plazo y la postergación subsecuente del T3 (puerto a gran escala en el sector de Yolanda) a largo plazo, proyectos que desde hace 5 años son publicitados y disputados ante un horizonte que despierta cada vez más suspicacias entre la ciudadanía especialmente luego del anuncio de construcción en San Antonio del Mega Puerto de la Zona Central. Junto con ello, se ha rechazado judicialmente de manera definitiva el proyecto “Puerto Barón” (Plaza Valparaíso S.A). Si bien se ha construido el nuevo terminal de pasajeros concesionado a VTP, éste permanece sólo parcialmente activo y la tendencia desde 2016 es a la baja de visitas de cruceros debido a los repetidos conflictos con trabajadores portuarios. En lo que respecta a los terminales de carga, existe una situación contrastante. Por una parte, el Terminal 2 que, aunque fue concesionado a TCVAL el año 2013, presenta una evidente suspensión de

Tabla 3. Concesionarios de Puerto Valparaíso (EPV)

Concesionario	Terminal Pacifico Sur Valparaíso S.A. (TPS). Sociedad integrada por Inversiones Neltume Limitada (60,01%) y CopTug Terminals S.A. (39,99%).	Terminal Cerros de Valparaíso S.A. (TCVAL), con participación de OHL Concesiones Chile S.A. (99,99%) y OHL S.A. 0,01%	ZEAL Sociedad Concesionaria S.A., formada por CONTAINER CHILE S.A. (49%) y AZVI Chile S.A. (51%)	Valparaíso Terminal de Pasajeros S.A. (VTP), sociedad integrada por AGUNSA (99%) y TESCO (1%).	Plaza Valparaíso S.A., sociedad integrada por Plaza Vespucio (99%) y Administradora Plaza Vespucio (1%)
Año de Adjudicación	1999	2013	2007	2002	2006
Plazo de Concesión	20 años reciente extensión a 30.	30 años	30 años	30 años	30 años
Objeto	Operación y administración del Terminal N° 1 de Puerto Valparaíso	Operación y administración del Terminal N° 2 de Puerto Valparaíso	Provisión de infraestructura, equipamiento y presentación de servicios básicos en la Zona de Extensión de Apoyo Logístico de Puerto Valparaíso	Provisión de infraestructura para la atención de pasajeros de cruceros de turismo	Recuperación del Borde Costero de Valparaíso mediante desarrollo del proyecto comercial y de esparcimiento Puerto Barón
Superficie	14,62 hectáreas.	6,4 hectáreas.	29 hectáreas.	10.200 metros cuadrados	11,2 hectáreas (etapa inicial)
Inversiones privadas presupuestadas 2014-2018	US\$ 90.970.000	US\$ 500.000.000	US\$ 1.984.000	US\$ 9.317.000	US\$ 150.000.000
Estado del proyecto	Inicio de operaciones 2000. Extensión 2016	Inicio de operaciones 2013. Proyecto detenido judicialmente	Inicio de operaciones 2008.	2002 / Nuevo edificio entregado el 2016	Proyecto rechazado definitivamente en la arena judicial

Fuente: Elaboración propia con datos de EPV 2012 e información de prensa (hasta 2018).

las cuantiosas inversiones presupuestadas producto de repetidos recursos de protección presentados por organizaciones y autoridades locales, así como por un litigio con TPS por el derecho de uso del llamado “acceso sur” para el transporte de carga en camiones por el camino La Pólvara. Producto de lo anterior, los niveles de transferencia de carga de TCVAL permanecen prácticamente estancados desde 2013. En cambio, se ha realizado completamente el proyecto de inversiones en Terminal 1 concesionado a TPS, que requería un nivel medio de inversión. Desde el año 2000 TPS modernizó su infraestructura en los sitios de atraque del Terminal 1, expandiéndolos 120 metros para atender dos naves post - panamax

a la vez, renovó maquinaria, adquirió 8 grúas pórtico y 2 grúas móviles de alta capacidad, entre otras inversiones menores. Debido a la escasez de áreas de respaldo portuario en la estrecha bahía, se otorgó la concesión de un espacio extra portuario, denominada Zona de Extensión de Apoyo Logístico (ZEAL, empresa del holding AZDI de capitales españoles) en la periferia sur de la ciudad, conectada físicamente a través de una carretera (La Pólvara) y el “acceso sur”, lo que requirió construir puentes y túneles para atravesar las entrañas del populoso sector del cerro Playa Ancha. Junto a ello, se conectó digitalmente al puerto y a los circuitos de transporte terrestre por medio de un sistema de gestión y control

de carga (SILOGPORT Port Community System). Las autoridades nacionales y EPV argumentan que estos avances permiten altos niveles de eficiencia de transferencia de carga y descomprime el tráfico por actividad portuaria en la ciudad de Valparaíso.

¿A qué se debe este “éxito limitado” del plan de inversiones en Valparaíso? Valparaíso compite con el puerto de San Antonio: compiten por las líneas navieras, por la demanda de servicios de exportación de la agroindustria extractiva del Norte Chico y el Valle Central, así como por la demanda de productos importados de los más de 11.000.000 de habitantes del hinterland que comparten. San Antonio posee algunas ventajas importantes: es un puerto público con amplios frentes de atraques concesionados y altamente eficientes con una conectividad ventajosa con el área metropolitana del Gran Santiago. Además, el carácter patrimonial de Valparaíso y la alta movilización de su ciudadanía impone restricciones a los proyectos portuarios que no existen en el caso de San Antonio.

Tabla 4. Exportaciones chilenas por Valparaíso y San Antonio, 2013-2017 (en toneladas).

	2013	2014	2015	2016	2017
Valparaíso	3.539.135	3.817.210	3.454.503	3.474.856	4.227.509
San Antonio	3.938.090	3.483.666	3.677.480	3.772.509	3.016.358

Fuente: Aduanas (s.f.) Estadísticas de 2017.

Esta competencia, que ha sido intensa por la carga, muestra desempeños equivalentes entre los grandes terminales de ambos puertos (STI y TPS). Sin embargo, los planes de inversión y expansión portuaria han tendido a favorecer a San Antonio. Mientras en Valparaíso existe

una aguda resistencia de actores sociales locales que oponen los proyectos de inversión portuaria, en San Antonio a lo sumo se observan tímidas protestas de grupos ambientalistas. En consecuencia, se puede esperar que el Terminal 1 de Valparaíso operado por TPS siga siendo competitivo para movilizar carga contenedorizada y mantenga una significativa participación en la exportación de fruta (especialmente si se resuelven las tensiones con los trabajadores portuarios). Lo que parece mucho más incierto es que se produzca una significativa expansión del puerto en el Terminal 2 operado por TCVAL, debido a la oposición que enfrenta y los sintomáticos retrasos de inversión de la concesionaria.

4.2. Valparaíso: ¿una modernización portuaria truncada?

EPV ha favorecido una modernización logística de Valparaíso afín a la inserción de Chile en la economía mundial, orientada al libre comercio y al desarrollo exportador. También ha favorecido los mecanismos de mercado y competencia para fomentar eficiencia económica. Este modelo logístico ha logrado dos objetivos importantes que fueron planteados por los *decision makers*: 1) liberar en parte al Estado de la inversión en infraestructura para destinar dichos recursos a otros fines socialmente más rentables, y 2) fomentar la empresa privada y la inversión en el puerto por medio de la privatización de la actividad portuaria, manteniendo la propiedad estatal de las instalaciones de infraestructura gruesa y del borde costero. Dicha modernización ha reforzado el traspaso de la carga de *palets* en bodegas frigorizadas, al esquema de contenedores *reefer* en naves portacontenedores (Tabla 5, figura 3, figura 4, figura 5).

Tabla 5. Transferencia de Carga en Puerto de Valparaíso 2000-2017.

Año	Tipo de carga en miles de toneladas		
	Contenedorizada	Fraccionada	Carga general
2000	2.537	1.393	3.930
2001	2.956	1.513	4.469
2002	3.065	1.601	4.665
2003	3.379	1.725	5.104
2004	4.012	2.041	6.053
2005	3.836	1.864	5.699
2006	6.218	1.753	7.971
2007	8.438	1.275	9.714
2008	9.527	1.372	10.899
2009	7.003	973	7.976
2010	8.890	1.261	10.151
2011	9.305	1.229	10.534
2012	8.814	1.554	10.368
2013	8.424	1.834	10.258
2014	9.595	1.486	11.081
2015	8.366	1.974	10.340
2016	8.466	1.722	10.188
2017	10.079	1.757	11.835

Fuente. Elaboración propia con datos de CAMPORT 2017 y Aduanas (s.f.).

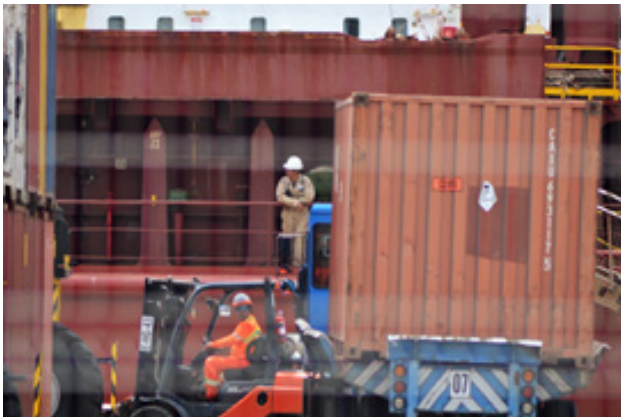
Si bien la contenedorización es un fenómeno global, expertos portuarios locales y un economista del gobierno entrevistados atribuyeron la tendencia local a un conjunto de factores de eficiencia logística que son locales. Entre ellos: la optimización de los tiempos de atraque, estiba y desestiba de la carga contenedorizada, las facilidades logísticas que otorga el transporte intermodal de carga contenedorizada, incluidos contenedores reefer, su menor costo relativo, la implementación en Valparaíso de SILOGPORT y un eficiente modelo

Figura 3. Embarque de palets de fruta en puerto de Valparaíso, T2.



Fuente: Propiedad del autor.

Figura 4. Movilización de contenedores en Valparaíso



Fuente: propiedad del autor

Figura 5. Nave Post - Panamax Valparaíso Express con carga reefer.



Fuente: propiedad del autor

logístico con sitios de apoyo extraportuario para la consolidación de carga, la incorporación de nuevos clientes navieros globales y la mejora de servicios logísticos derivados de la informatización y disponibilidad online de la información sobre carga contenedorizada (EPV 2012; OECD 2016; cf. Bologna 2006 y Levinson 2006).

De modo similar, la transferencia de carga total en toneladas también refleja un importante aumento en Valparaíso a partir del año 2006, llegando a su *peak* el 2008 antes del impacto de la crisis mundial *subprime*. A partir del año 2010, la transferencia de carga anual se estabilizó en unas 10.000.000 tons. por año (Tabla 5). Coherente con estos datos, el comercio internacional de Chile en el período muestra un estancamiento de sus tasas de crecimiento históricas.⁸ Esta tendencia también se refleja en

la transferencia de carga en Valparaíso (Tabla 5). Esto ha llevado a algunos expertos que entrevistamos a sostener que los retrasos de los proyectos en infraestructura portuaria se deben no sólo a la resistencia de movimientos ciudadanos contra la expansión portuaria, sino a la caída del comercio internacional. En su opinión, no habría evidencia que justifique inversiones cuantiosas, como son la expansión del Terminal 2 de Valparaíso (US \$500 millones) y el Megapuerto de la Zona Central.⁹ A pesar de estas dificultades, el Terminal 1 del puerto de Valparaíso permanece muy activo.

El desarrollo logístico portuario en Valparaíso se encuentra estrechamente relacionado a la intervención estatal pro-sector privado y al crecimiento de la agroindustria de exportación. En particular, las inversiones en infraestructura y energía eléctrica para contenedores *reefer*, carreteras, extensión de los sitios del Terminal 1 y la instalación de grúas pórtico, son consistentes con los requerimientos del sector agroindustrial de exportación de frutas frescas en período *peak*. Sin embargo, como hemos visto en esta sección, el modelo que se funda en la competencia generalizada para promover el desarrollo portuario no ha logrado incentivar la inversión en un segundo terminal competitivo (Terminal 2). En lugar de ello, su crecimiento se encuentra estancado. La articulación de las lógicas de extracción, logística y neoliberalización muestra así sus límites para promover un desarrollo equilibrado tanto en el puerto entre sus agentes, como entre puertos que se complementen, como entre el puerto que se moderniza, y el territorio urbano y sus habitantes que se precarizan.

⁸ <https://www.direcon.gob.cl/2015/07/informe-anual-de-comercio-exterior-de-chile-2014-2015/>

⁹ El 17 de enero de 2018 la presidenta Bachelet anunció la construcción de un puerto a gran escala en la Zona Central en la ciudad-puerto de San Antonio (<https://portalportuario.cl/presidenta-bachelet-confirma-que-pge-se-construira-en-san-antonio/>).

5. Modernización logístico – portuaria en Valparaíso: limitaciones y resistencias.

Los conflictos que se generan por la modalidad de desarrollo económico en Chile no sólo se concentran en los territorios de extracción, donde frecuentemente produce efectos sociales y ambientales negativos de manera directa (cf. Bustos et al. 2015), sino también en las cadenas o redes de circulación de cargas, incluidos los puertos. De este modo, las operaciones del capital contribuyen a reconfigurar las desigualdades territoriales. Como ha señalado Sergio Bologna (2000: 352):

En términos de reconfiguración del territorio, la jerarquización es uno de los fenómenos más importantes que ha producido la logística: existen áreas, regiones y centros que adquieren una función de “polo”, con acceso directo a las *highways* por las que se desarrolla el proceso de globalización (...) y existen áreas, regiones y centros que se encuentran sumamente marginados, tanto en relación a las redes de transporte, como respecto de los servicios de logística.

Como consecuencia de estas desigualdades territoriales, se ha reconfigurado el mapa de conflictividad social en Chile (Delamaza et al. 2017). En estos casos se trata siempre de conflictos internos a las operaciones del capital: tanto cuando presenciamos conflictos expresamente laborales o distributivos, como ocurre en el caso de los conflictos entre empresas y trabajadores portuarios eventuales; como cuando estamos ante demandas de derechos urbanos, ambientales, territoriales y movimientos por la identidad, los que muchas veces disimulan disputas entre intereses ligados a diferentes sectores económicos y segmentos de mercado. En estas disputas, frecuentemente se pone en juego la adquisición o pérdida de la calidad de “polo de desarrollo” del territorio comprometido – e.g. turismo v/s industria

logístico portuaria para el caso de Valparaíso (por limitaciones de espacio nos ocuparemos sólo de los primeros). Es importante notar que, aunque estos conflictos puedan aparecer en las redes capilares de la cadena global de insumos o en uno de sus congestionados nodos, logran tensionar al modelo de desarrollo hasta sus actividades extractivas y en el conjunto de sus encadenamientos productivos y logísticos, como ha sucedido con el paro portuario 2018-2019 en Valparaíso. En lo que queda abordaremos brevemente algunas de las tensiones y conflictos que se experimentan en Valparaíso.

5.1. Problemas de gobernanza portuaria y rentabilización privada de bienes públicos

El Plan Maestro de desarrollo portuario y los sucesivos planes de inversión (EPV 2012), aspiran a transformar significativamente tanto el borde costero de uso portuario como el de la ciudad. Su foco es fundamentalmente económico y logístico, pero su discurso apela a un sentido más amplio de modernización del puerto para legitimar estas transformaciones. Las ideas y figuras retóricas que lo animan, como “eficiencia logística”, “competitividad país”, “crecimiento económico”, son articulados con la idea de competencia o competitividad, que entendemos como el principio axial del discurso de la modernización económica neoliberal (Brown 2015). En un sentido menos abstracto, si atendemos a la política portuaria implementada, observamos que ésta se basa en la satisfacción de la demanda modelada o estimada por transferencia de carga en el corto, mediano y largo plazo. Su supuesto es el aumento sostenido del comercio exterior como llave del desarrollo y, en particular, de los sectores exportadores como la agroindustria y

sus necesidades de conectividad logística (y en el subtexto, de explotación extractiva) (EPV 2012). Este conjunto de supuestos de la estrategia de desarrollo exportador fomenta la expansión de la actividad portuaria. En Valparaíso ésta ha requerido –también históricamente– de una significativa inversión pública (cf. Ortega et al. 2014). En estricto rigor, Valparaíso no sería el puerto que actualmente es sin la acumulación de inversiones públicas “heredadas” como el denominado Molo de Abrigo, los frentes de atraque de los terminales 1 y 2, el espigón, o la carretera La Pólvora y su acceso sur. El principio de competencia generalizado aplicado a la inversión en infraestructura, no siempre produce los resultados de eficiencia económica esperados. En Valparaíso observamos fricciones logísticas y competencia entre los agentes económicos por capturar, apropiarse o rentabilizar bienes públicos como la infraestructura portuaria. De este modo, las inversiones públicas han favorecido no sólo la actividad portuaria, sino también la transferencia de recursos públicos al sector privado o, en otros términos, un subsidio estatal a las operaciones del capital (cf. Brenner y Theodore 2002, Dörre 2018, Harvey 2014). La enorme inversión pública acumulada en Valparaíso es vista por personeros gubernamentales, expertos portuarios y la dirección de la EPV como un requisito para atraer y facilitar la inversión privada en el puerto. Sin embargo, las inversiones privadas fomentadas por la ley de concesiones portuarias no han sido tan cuantiosas en Valparaíso. En este sentido, la inversión privada en grúas y maquinaria, por definición sometidas a obsolescencia tecnológica, no es equivalente a la inversión en infraestructura gruesa realizada por el Estado, sin la cual el negocio agroindustrial y su cadena de insumos global no sería posible. Asociado a esta apropiación de recursos públicos para

beneficio privado existe un problema de gobernanza en la ciudad-puerto. A partir de nuestro estudio hemos llegado a concluir que la modalidad de gobernanza que denominamos *articulación en competencia*, que implica una virtual privatización portuaria, la ausencia de una autoridad portuaria central con capacidad coercitiva, así como la inexistencia de instancias efectivas y participativas de coordinación con autoridades representativas y actores locales, daña la sostenibilidad social y ambiental de los planes de desarrollo.

5.2. Fricciones logísticas

Otra dimensión problemática es la de los costos de transacción, las ineficiencias y fallas de coordinación entre agentes económicos. La polémica de años en torno a las denominadas “cargas limpias” y las disputas por el uso del reducido frente de atraque de Valparaíso nos informa de los conflictos entre, por un lado, transportistas, ZEAL, VTP, TCVAL y EPV, y por otro lado, TPS y los trabajadores eventuales sindicalizados. El conflicto de las “cargas limpias” se refiere a las externalidades negativas y las ineficiencias de los tiempos de espera de embarque y desembarco que eran asumidos por los camioneros y transportistas. Para optimizar los tiempos, el Servicio Nacional de Aduanas propuso concentrar las faenas de aforo y todos los procedimientos aduaneros en la ZEAL. Según lo que hemos podido colegir de nuestras entrevistas, análisis de documentos y la prensa local, este cambio implicó traspasar los costos de transporte entre el puerto y la ZEAL a las concesionarias (en lugar de a los transportistas) y de paso asegurar al concesionario de la ZEAL un volumen de servicios y fiscalizaciones que le permitieran rentabilizar su inversión. Junto con ello, ZEAL reclamó su derecho

no sólo para realizar los procedimientos obligatorios de importación y exportación, sino también aforos en su sitio extraportuario (fig. 2). Inversamente, la concesionaria TPS ha declarado su derecho a realizar aforos en sus dependencias y su inconveniencia para asumir los costos de transporte de contenedores entre ZEAL y el puerto. Por su parte, los trabajadores estuvieron de acuerdo con TPS y defendieron su derecho a realizar los aforos cerca del frente portuario pues ven en su traslado la pérdida de numerosos turnos de trabajo que serían asumidos por otros trabajadores en la ZEAL. Ante la no resolución del problema, en febrero del 2017 los trabajadores portuarios bloquearon el servicio de cruceros como medida de presión sobre la estatal EPV para retener sus turnos de aforo en el puerto. Esta medida afectó a una tercera parte, la concesionaria del terminal de cruceros VTP, y por esa vía a los planes de EPV para convertir a Valparaíso en un destino de cruceros. Pero el conflicto no fue sólo laboral. Por su parte, TPS -el principal concesionario de carga- disputaba con VTP -concesionario de pasajeros- el uso del mismo frente de atraque en período estival: mientras TPS favorecía su uso para portacontenedores y exportación de fruta, VTP lo promovía para cruceros de turistas. Según algunas versiones de prensa y de nuestros entrevistados, TPS habría apoyado el paro de trabajadores y el bloqueo de cruceros, apuntalando también así la devolución de los aforos al Terminal. Los trabajadores y TPS enfrentaron la oposición de la estatal EPV, del concesionario de pasajeros VTP, del concesionario extraportuario ZEAL, del Municipio de Valparaíso, del sector de turismo y los defensores del patrimonio (estos últimos interesados en reposicionar a Valparaíso como un punto de referencia turístico en el Pacífico Sur). Estos conflictos relacionados con las

“cargas limpias” y el uso del borde costero de uso portuario son indicativos de las limitaciones del modelo de gobernanza portuaria, que no logra articular los intereses de los diferentes actores implicados.

5.3. Tensiones laborales

Un reciente estudio de la CAMPORT afirma que existe una demostrada correlación positiva entre “una logística eficiente y expedita y el crecimiento del comercio exterior”.¹⁰ Además, una logística portuaria eficiente produce, según el mismo estudio, efectos favorables en otras “actividades económicas internas, en la calidad de la infraestructura, en la innovación tecnológica y en el desarrollo de las economías locales”. Inversamente, una interrupción de la cadena logística tiene un efecto significativo en la competitividad del conjunto de las actividades productivas. La estrategia de desarrollo exportadora y de apertura comercial de las últimas décadas requiere asegurar el libre comercio para mantener una conectividad continua, eficiente y libre de obstáculos con la economía mundial. En esta perspectiva economicista, el desarrollo logístico portuario sólo presenta beneficios netos. Desastres naturales, eventos de fuerza mayor y, fundamentalmente, paralizaciones de trabajadores pueden amagar seriamente esta conectividad. El carácter estacional y perecible de las frutas frescas de exportación constituye al puerto de Valparaíso en un punto crítico de la cadena global de suministro del agronegocio, y lo expone al riesgo de bloqueos de parte de trabajadores portuarios (Budrovich y Cuevas 2018, Cuevas et al. 2018). Según CEPAL (2014), entre 2010 y 2014 Chile concentró el

¹⁰ <http://www.camport.cl/sitio/publicaciones-2/>

46% del total de días de trabajo perdidos por paros laborales en los puertos de la región. Un primer ejemplo fue el paro nacional que realizó por más de veintitrés días la Unión Portuaria de Chile el verano de 2013-2014, en pleno período de embarque de frutas (y que habría provocado pérdidas por US \$ 300 millones a los exportadores). Para morigerar esta expresión del poder sindical portuario, el Estado chileno promulgó la Ley 20.773. No obstante, los problemas de fondo del sector no fueron resueltos. En esa ocasión, Valparaíso no se plegó al paro portuario, por lo que sus trabajadores y concesionarios se beneficiaron importantemente de la exportación de fruta. En numerosas entrevistas pudimos verificar que en ese período se forjó la imagen de Valparaíso como un puerto modelo, eficiente y con “paz social”. Sin embargo, al inicio de la temporada de exportación de 2018-19 Valparaíso sufrió un paro portuario de 35 días que derrumbó esa imagen y afectó su participación en la exportación de fruta.¹¹ Según nuestro análisis, las razones de fondo del paro incluyen la caída del número global de turnos y las condiciones laborales precarias de los trabajadores portuarios eventuales. El sector portuario se caracteriza por una regulación para favorecer la flexibilidad laboral con baja protección social (Budrovich y Cuevas 2018, Cuevas y Leal s.f.). Así, en Valparaíso encontramos que las empresas portuarias ofrecen a una minoría de los trabajadores portuarios contratos indefinidos y a una mayoría de trabajadores contratos por turnos: los llamados “eventuales”. Además, entre los eventuales existen dos situaciones: unos están cubiertos por un convenio de provisión de puestos de trabajo (CPPT), cuyas condiciones laborales usualmente garantiza a

los trabajadores cubiertos un ingreso mínimo por contrato, y los trabajadores eventuales fuera de convenio, cuyos contratos por turno no aseguran un ingreso mínimo. Ambas figuras de trabajo eventual responden a la estacionalidad de la demanda de mano de obra asociada a la recalada de naves. La eventualidad evita a las empresas incurrir en altos costos laborales fijos, ajustando flexiblemente su dotación para contratar más mano de obra sólo en el *peak* de las faenas de transferencia de carga de fruta. Según nos contó el vocero del paro portuario el problema de este régimen laboral es que ofrece condiciones precarias a los trabajadores eventuales, contraviniendo derechos laborales consagrados en el Código del Trabajo. En primer lugar, es un contrato que dura 7,5 horas, luego de las cuales el trabajador recibe su finiquito. De este modo, los trabajadores no acumulan antigüedad, están impedidos de obtener indemnización por años de servicio, no gozan de vacaciones pagadas anuales ni de derecho a pre y posnatal. El empleador se obliga, eso sí, a pagar las cotizaciones de pensiones y salud, y a cancelar un bono para contingencias. En este esquema no se producen despidos: sólo se deja de contratar. Aunque se ha señalado que en los últimos años ha habido una tendencia que favorece el contrato indefinido¹², las estimaciones son que alrededor de un 70% de los trabajadores activos en los puertos de Chile participan de este esquema de trabajo eventual (CNID 2016, OECD 2016). El antecedente de dicha situación se halla en la legislación laboral introducida durante la dictadura entre 1978 y 1981 que favoreció la flexibilización y precarización del trabajo

¹¹ <https://ElMercurio.cl/B6,23-12-2018>.

¹² <https://www.emol.com/noticias/Economía/2018/12/19/931400/Ministro-del-Trabajo-por-modalidad-de-trabajo-eventual-en-los-puertos-Es-una-institución-que-genera-mas-conflicto-que-armonia.html> (20-12-2018).

portuario -introducción de un inédito turno nocturno, y el intento deliberado de debilitar los sindicatos y sus instrumentos de negociación colectiva (Leal y Aguirre 2012).

¿Qué podemos colegir de estos paros y sus efectos? Que a pesar de las condiciones laborales precarias que afectan a la mayoría de los estibadores, la posición crítica que ocupan en las cadenas logísticas y su organización sindical les otorga un significativo poder estructural y organizacional no sólo sobre sus operaciones logísticas, sino también sobre las operaciones extractivas y el conjunto de la economía nacional, lo cual explica su capacidad de movilización y amenaza sobre el sistema económico en su conjunto (Budrovich y Cuevas 2018, Cuevas y Leal s.f.).

6. Conclusiones

Los conflictos logísticos, sociolaborales y urbanos que afectan al territorio y la resistencia social que generan los planes de desarrollo logístico-portuario son especialmente ilustrativos de los problemas de la estrategia de desarrollo implementada en Chile en las últimas décadas. Estos conflictos dejan ver las limitaciones inherentes a la articulación aparentemente espontánea entre neoliberalización, extracción y logística.

Aunque la economía chilena ha sido caracterizada como neoliberal, esta gruesa descripción no logra captar las complejidades que adquiere en los territorios la articulación entre las lógicas sociales de extracción, logística y neoliberalización, así como las relaciones entre Estado, mercado y sociedad que éstas han forjado. Si bien es cierto que

esta reestructuración neoliberal modernizó la operación logística del puerto y la productividad de la tierra, también es cierto que ésta acarreó significativos costos sociales para los trabajadores agrícolas, portuarios y los territorios rural y urbano-litoral-portuario. Por otra parte, se hace necesario aclarar que ni siquiera en los años de la dictadura este “modelo” neoliberal fue ortodoxamente neoclásico. Contrario a la versión popularizada, nuevas evaluaciones más finas del caso chileno sugieren que éste es más variado internamente (cf. Maillet 2015). En efecto, las políticas públicas en materia de logística portuaria no pueden ser comprendidas bajo el supuesto doctrinario de un Estado mínimo o de la política anti-Estado. En lugar de haberse constituido en una experiencia de mera reducción y retroceso del Estado, como sí sucedió con otros sectores privatizados de la economía chilena, el proceso de neoliberalización implementado en los puertos públicos desde la década 1980 y en el agro desde la década de 1970, ha promovido una filosofía de alianza público-privada. Esta estrategia también es afín a los principios cardinales del neoliberalismo, como es la idea de competitividad generalizada, de superioridad de los mecanismos de mercado, mercantilización de la sociedad, y de apoyo al sector de negocios como motor del desarrollo social (Block y Somers 2014, Brenner et al. 2010, Brown 2015, Harvey 2005). Hemos constatado que las políticas portuarias y de fomento exportador se han ido construyendo a lo largo del tiempo y desde diferentes gobiernos como un proyecto político desde y con el apoyo del Estado, y no contra o a expensas del Estado (Harvey 2005). No obstante, la participación del estado en la dirección de dicha política no ha resuelto el problema de la gobernanza de la cadena global del agronegocio y la cadena logístico-portuaria, ni menos de su relación

con el territorio y la ciudad. Por el contrario, la modalidad de relacionamiento que hemos denominado de articulación en competencia y colaboración público-privada, ha generado una serie de conflictos y problemas de coordinación entre, por una parte, los agentes productivos, la cadena logística, y los actores sociales locales.

Si bien este modelo portuario parece haber generado beneficios en el corto y mediano plazo para los grandes holdings que controlan los principales sectores extractivos de la economía, la lógica de competencia generalizada aplicada en los puertos concesionados ha generado numerosos ejes de conflicto social –especialmente laboral y territorial- y problemas de coordinación económica entre empresas y agentes de la política pública. Estos problemas sugieren la necesidad de generar una visión estratégica nacional que vincule la política pública en materia logística y portuaria con el desarrollo económico de las regiones interiores. En tal sentido, es un desafío urgente desarrollar una institucionalidad coordinadora nacional del desarrollo logístico y portuario, e instancias de gobernanza colaborativa y participativa a nivel local y/o regional.

Uno de los resultados valiosos de esta investigación es que hemos configurado un cuadro general que nos permite visualizar

la reconversión productiva y territorial de la ciudad – puerto de Valparaíso y su hinterland. También desarrollamos una problematización y conceptualización que demostró ser útil para comprender esos cambios. Describimos tres lógicas estructurantes fundamentales (extracción, logística y neoliberalización) del proceso de reconversión productiva y territorial con el propósito de hacer un seguimiento del proceso general en sus distintas escalas: local, regional subnacional, nacional y global.

Nuestro propósito en el futuro inmediato es complementar el análisis anterior con el estudio micro-orientado de los actores, sus relatos y experiencias, así como también de los discursos, políticas públicas, y posiciones y políticas de alianza de los actores. Pero para avanzar en ese nivel explicativo, nos ha parecido fundamental contar con una más adecuada y completa descripción del cuadro general del proceso y desarrollar una explicación de los factores y las lógicas contextuales que estructuran el escenario de los actores en el territorio. En nuestro favor debemos señalar que hemos intentado ofrecer una interpretación honesta de la situación general como un testimonio del modo en que nos ha hecho sentido el conjunto de relatos y prácticas de los diversos actores implicados en el caso, tal como hemos seguido el proceso durante los últimos cinco años.

Bibliografía

Aravena, P. 2006. *Trabajo, memoria y experiencia. Fuentes para la historia de la modernización del puerto de Valparaíso*. Valparaíso: Universidad Arcis – CNCA.

Aravena, P. y Andueza, P. (2013) Valparaíso Reclamado. Demandas ciudadanas de la ciudad-puerto. Valparaíso: Perseo Ediciones. Arnold, M. 2006. Fundamentos de la observación de segundo orden. En M- Canales (coord.) *Metodologías de*

investigación social. Santiago: Lom, 321-348.

Aduanas (s.f.) *Estadísticas 2017*. Servicio Nacional de Aduanas, Gobierno de Chile: Santiago.

Arnold, M. (2006) Fundamentos de la observación de segundo orden. En M. Canales (ed.) *Metodologías de la investigación social*. Santiago: LOM, 321-348.

Bauer, C. 1998. *Against the Current: Privatization, Water*

Markets, and the State in Chile. NY: Springer.

Bengoa, J. 2017. La vía chilena al “sobre” capitalism agrario, *Anales* 12: 73-93.

Block, F. y M. Somers. (2014). *The Power of Market Fundamentalism. Karl Polanyi's Critique*. Cambridge: Harvard University Press.

Borras, S. Kay, C., Gómez, S., y Wilkinson, J. 2013. Acaparamiento de tierras y acumulación capitalista: aspectos clave en América Latina, *Revista Interdisciplinaria de Estudios Agrarios* 38: 75-103.

Bourdieu, P. y Wacquant, L. 2005. *Una invitación a la sociología reflexiva*. Bs.As.: Siglo XXI.

Brand, U. y Wissen, M. 2017. *Imperiale Lebensweise. Zur Ausbeutung von Mensch und natur im Globalen Kapitalismus*. Munich: Oekom Verlag.

Brenner, N. et al. 2010. “Variegated neoliberalization: geographies, modalities, pathways”. *Gobal Networks*, 10(2):182-222

Brenner, N. y Theodore, N. 2002. Cities and the Geographies of “Actually Existing Neoliberalism” *Anthipode* 16 (3): 349-379

Brenner, N. et al. 2003 “Introduction: State Space in Question”. En Brenner, N. et al. *State/Space. A Reader*. Malden, MA: Blackwell.

Brown, W. 2015. *Undoing the Demos*. Cambridge: MIT Press.

Bolados, P. et al. 2018. La eco-geo-política del agua: una propuesta desde los territorios en las luchas por la recuperación del agua en la Provincia de Petorca (zona central de Chile). *Revista Rupturas* 8 (1): 167-199.

Bologna, S. 2000 Transporte y logística como factor de competitividad de un territorio. En F. Boscherini y L. Poma (compiladores) *Territorio, conocimiento y competitividad de las empresas: el rol de las instituciones en el espacio global*. Madrid – Buenos Aires: Miño y Dávila editores: 339 – 372.

Bologna, S. (2006). Crisis de la clase media y posfordismo. Madrid: Akal.

Büchi, H. (2008) La transformación económica de Chile. El modelo del progreso. Santiago de Chile: El Mercurio-Aguilar.

Budds, J. (2004) Power, nature and neoliberalism: The political ecology of water in Chile Singapore Journal of Tropical Geography 25 322-342.

Budrovich, J. y Cuevas, H. 2018. Contested Logistics? Neoliberal Modernization and Resistance in the Port City of Valparaíso. En J. Alimahomed-Wilson e I. Ness (eds.), *Choke Points. Logistics Workers Disrupting the Global Supply Chain*. Londres: Pluto Press, 162-178.

Burawoy, M. 1998. The extended case method. *Sociological Theory* 16: 4-33.

Bustos, B. et al. 2015. *Ecología política en Chile. Naturaleza, propiedad, conocimiento y poder*. Santiago: Editorial Universitaria.

CAMPORT 2005. Estadísticas Portuarias. (<http://www.camport.cl/sitio/estadisticas-portuarias-2/>)

CAMPORT 2017. Estadísticas Portuarias (<http://www.camport.cl/sitio/estadisticas-portuarias-2/>)

Carroza, M. et al 2017. *Gran Valparaíso: Debates, ideas y propuestas de ciudad*. Santiago: Atisba Libros.

Cerda, C. 2018. Un estudio de caso de Landnahme: el sector agroexportador en Chile (1973-1990). En H. Cuevas et al. (eds.) *América Latina: Expansión capitalista, conflictos sociales y ecológicos*. Santiago: Universidad de Concepción - RIL Editores, 217-246.

CEPAL 1989. *La cadena de distribución y la competitividad de las exportaciones latinoamericanas. Racionalización portuaria en Chile*. Santiago: CEPAL

CEPAL 2014. *Informe FAL sobre Conflictividad en Puertos de América Latina y El Caribe*. Santiago: CEPAL.

Clark, B. Y Foster, J. B. 2009 Ecological Imperialism and the Global Metabolic Rift: Unequal exchange and the Guano/Nitrates Trade”, en *International Journal of Comparative Sociology* 50: 311-334

Clarke, A. et al 2015. *Situational Analysis in Practice*. Walnut Creek, CA: Left Coast Press..

CNID (Consejo Nacional de Innovación para el Desarrollo) 2016. *Informe de la Comisión de Innovación para Puertos y su Logística*. Santiago.

Cowen, Deborah 2014. *The Deadly Life of Logistics*. Mineapolis: Minesota University Press.

Cuevas, H. y Julián, D. 2016. “Extractivismo y teoría social en América Latina. Una entrevista a Eduardo Gudynas”. *Pléyade* 18:269-288

Cuevas, H. et al. 2018. Neoliberalización, extracción y logística: límites de la modernización neoliberal en Valparaíso. En M. Ramírez y S. Schmalz ¿Fin de la bonanza?: entradas, salidas y encrucijadas del extractivismo, B.A: Biblos,

Cuevas, H. y Leal, V. (s.f.). “Transformaciones en el Sindicalismo del Puerto de Valparaíso: la Práctica Sindical de la Nombrada” (mimeo).

Davies, W. 2014. *The Limits of Neoliberalism. Authority, Sovereignty and the logic of Competition*. London: Sage.

Delamaza G. et al. 2017. “Socio-Territorial Conflicts in Chile: Conmfiguration and Politicization (2005-2014)”, *ERLAC* 104: 23-46.

Dörre, K. 2018. “Landnahme: un concepto para el análisis de la dinámica capitalista, o: superando a Polanyi con Polanyi”. En H. Cuevas et al. (eds.) *América Latina: Expansión capitalista, conflictos sociales y ecológicos*. Santiago: Universidad de Concepción - RIL Editores, 51-84.

EPV. 2012. *1912-2012. Plan de Desarrollo del Puerto de Valparaíso. Contenido, Logros y Desafíos*. EPV: Valparaíso.

EPV 2013. Memoria Anual. Valparaíso.

EPV 2017. Memoria Anual. Valparaíso.

Engel, E. et al. 2001. “El Programa Chileno de Concesiones de Infraestructura: Evaluación, Experiencias y Perspectivas”. En F. Larraín y R. Vergara (eds.) (2001). *La Transformación económica de Chile*. Santiago: Centro de Estudios Públicos.

Elizalde, T. et al. 2016. *Valparaíso y su borde costero: oportunidad o espejismo*. Santiago: Ocho Libros.

Ffrench-Davis, R. 2014. *Chile entre el neoliberalismo y el crecimiento con equidad* (5a Ed.) Santiago: JCSáez Editor.

Freidberg, S. 2001. On the trail of the global green bean:

methodological considerations in multi-site ethnography *Global Networks* 1(4): 353–368.

Friedeberg, S. 2009. *Fresh. A perishable history*. Cambridge, MS: Harvard University Press.

FCH 2018. Radiografía del Agua. Brecha y Riesgo Hídrico en Chile. Santiago: Fundación Chile.

Gárate, M. 2012. La Revolución Capitalista de Chile. Santiago: Editorial UAH.

Gras, C. y Hernández, V. 2013. El agro como negocio: producción, sociedad y territorios en la globalización. Buenos Aires: Biblos.

Goldfrank, W. 1994. “Fresh Demand: The Consumption of Chilean Produce in the United States”. En G. Gereffi y M. Korzeniewicz (eds.). *Commodity chains and global capitalism*. Connecticut: Praeger.

Guber, R. 2011. La etnografía. Método, campo y reflexividad. Bogotá: Grupo editorial Norma.

Gudynas, E. 2012. “Estado compensador y nuevos extractivismos. Las ambivalencias del progresismo sudamericano”. *Nueva Sociedad*, 237:128-146.

Gudynas, E. 2018. “Extractivismos: conceptos, expresiones, impactos y derrames”. En M. Ramírez y S. Schmalz ¿Fin de la bonanza?: entradas, salidas y encrucijadas del extractivismo, B.A: Biblos,

Harvey, D. 1996. *Justice, Nature and the Geography of Difference*. Oxford: Blackwell.

Harvey, D. 2005. *A Brief History of Neoliberalism*. Oxford: OUP.

Harvey, D. 2014. *Seventeen Contradictions and the End of Capitalism*. Londres: Profile books.

Isaza, J. L. y Andrade M. 2016. *Estudio de impacto patrimonial, EIP, para el sitio denominado área histórica de la ciudad-puerto de Valparaíso*, Chile.

Kokot, W. et al. 2008. *Port Cities as Areas of Transition. Ethnographic Perspectives*. Bielefeld: transcript.

Larain, F. y Vergara, R. (eds.). 2001. *La Transformación Económica de Chile*. Santiago: Centro de Estudios Públicos.

Landerretche, O. 2014. La política económica y la ideología de la estabilidad. En K. Sehnbruch y P. Siavelis (eds.) *El Balance. Política y políticas de la Concertación 1990-2010*. Santiago: Catalonia.

Leal, V. y Aguirre, C. 2012. *Estiba y desestiba. Trabajo y relatos del Valparaíso que fue (1938 – 1981)*. Valparaíso: CNCA.

Lefebvre, H. 1991. *The Production of Space*. Oxford: Blackwell.

LeKashman, R. and J. F. Stolle 1965. “The Total Cost Approach to Distribution.” *Business Horizons*, Winter: 33–46.

Levinson, M. 2006. *The Box*. Princeton: Princeton University Press.

Luxemburg, R. 2003. *The accumulation of Capital*. London: Routledge.

Mah, A. 2014. *Port Cities and Global Legacies: Urban Identity, Waterfront Work, and Radicalism*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.

Marcus, G. 1995. Ethnography in/of the World System: The Emergence of Multi-Sited Ethnography, *Ann. Rev of Anthropology* 24:95–117

Maillet, A. 2015. “Más allá del “modelo” chileno: una aproximación multi-sectorial a las relaciones Estado-mercado”. *Rev. Social. Polit.* 23 (55): 53-73.

McMichael, P. 2009. A food regime genealogy, *The Journal of Peasant Studies*, 36:1, 139-169

Mezzadra, S. y Neilson, B. 2015. Operations of Capital, *SAQ* 114(1):1-9.

MTT (2013) Plan Nacional de Desarrollo Portuario. (<https://www.mtt.gob.cl/pdl/maritimo-portuario/maritimo-portuario-proyectos-destacados>).

Ortega, L., Araya, P., Salas V., Rojas S. 2014. *100 años de la Construcción del Puerto de Valparaíso: Historia y Legado*. Valparaíso: Fondart.

ODEPA 2011. *Nuevos enfoques para Chile Potencia Alimentaria y Forestal*. Santiago: Gobierno de Chile.

OECD 2016. *Ports Policy Review of Chile*. Paris: OECD

Panez-Pinto, A. et al. 2018. Agua, tierra y fractura sociometabólica del agronegocio. *Actividad frutícola en Petorca, Chile, Bitácora* 28 (3) 2018: 153 – 160

Pengue, W. (2006). “Agua virtual, agronegocio sojero y cuestiones económico ambientales futuras”. *Fronteras*, 5: 14-25.

Porto-Gonçalves, C. (2016). “Lucha por la tierra: ruptura metabólica y reapropiación social de la naturaleza”, *Polis*, 15 (45): 291-316.

Polanyi, K. (2003). *La gran transformación. Los orígenes políticos y económicos de nuestro tiempo*. México: FCE.

Postone, M. (1996) *Time, Labor, and Social Domination: A Reinterpretation of Marx's Critical Theory*. Cambridge: Cambridge University Press, 1996. Impreso.

_____. (2007) *Marx Reloaded. Repensar la teoría crítica del capitalismo*. Madrid: Traficantes de sueños, Impreso.

_____. (2012). “Teoría crítica y reflexividad histórica”. En F. Fischbach, editor. *Marx, releer El Capital*. Madrid: Akal, Impreso.

Sack, R. 1983. “Human Territoriality: A Theory”. *Annals of the Association of American Geographers* 73 (1): 55-74.

Schensul, J.-J. y LeCompte, M. 2010. *Designing & Conducting Ethnographic Research. The Ethnographer's Toolkit*. Maryland: Altamira Press.

Svampa, M. 2015. “Commodities Consensus: Neoextractivism and Enclosure of the Commons in Latin America”, *SAQ* 114(1):65-82.

Tsing, A. 2009. Supply Chains and the Human Condition, *Rethinking Marxism: A Journal of Economics, Culture & Society*, 21(2):148-176.

Veltmeyer, H. y Petras, J. 2014. *The New Extractivism: A Post-Neoliberal Development Model or Imperialism of the Twenty-First Century?* NY: Zed Books.

Valdés, X. 2012. “Desincronización temporal y espacial entre trabajo y familia: Hacerse el salario en las migraciones estacionales de los/as temporeros/as de la uva”, *Polis* 11 (31): 449-476

