



# **UNIVERSIDAD CATÓLICA DE LA SANTÍSIMA CONCEPCIÓN**

**FACULTAD DE COMUNICACIÓN, HISTORIA Y CIENCIAS SOCIALES  
LICENCIATURA EN HISTORIA**

**LIRQUÉN Y SU PUERTO (1950-2000): *MEMORIA, TERRITORIO E  
IDENTIDAD DE LOS TRABAJADORES PORTUARIOS.***

**SEMINARIO**

**Alumno**

Javier Solar Gonzalez

**Profesor Guía**

Mg. Gonzalo Enrique Ortega Ortega

Concepción, campus San Andrés a veinticuatro días del mes de enero de dos mil veintiuno.

## *Agradecimientos*

*Agradezco a mi familia por su inmenso apoyo, a mi madre, a mi padre, a mi padrastro, a mis tíos y además quiero hacer una mención especial a todos los ex portuarios que se dieron el tiempo para ser entrevistados, ya que sin ellos gran parte de esto no sería posible.*

## Índice

CAPITULO 1 - Diseño de la investigación	1
1.1 <u>Planteamiento del problema</u>	1
1.2 <u>Estado del arte</u>	2
1.3 <u>Preguntas</u>	8
1.4 <u>Hipótesis</u>	8
1.5 <u>Marco Teórico</u>	8
1.5.1 <u>Memoria</u>	8
1.5.2 <u>Identidad</u>	10
1.5.3 <u>Historia oral</u>	12
1.5.4 <u>Patrimonio cultural</u>	14
1.5.5 <u>Ciudad-puerto</u>	14
1.6 <u>Objetivos</u>	16
1.7 <u>Metodología</u>	16
CAPITULO 2 – El trabajo antes de Puerto Lirquén y sus inicios: <i>Compañía carbonífera de Lirquén y Fabrica de Vidrios Lirquén</i>	19
2.1 <u>Compañía carbonífera de Lirquén: 1843 – 1950</u>	19
2.2 <u>Fabrica de Vidrios Lirquén</u>	23
2.3 <u>Puerto Lirquén: 1950 – 2000</u>	24
CAPITULO 3 – Ex portuarios y sus memorias: <i>Trabajo, identidad y transformaciones territoriales</i>	27
3.1 <u>El inicio del puerto según sus trabajadores</u>	27
3.2 <u>El trabajo al interior del puerto: <i>Condiciones laborales</i></u>	30
3.3 <u>Ley 18.032: Crisis portuaria y pago de sueldos</u>	33
3.4 <u>Transformaciones territoriales: <i>Población Jaime Lea-Plaza, Cerro La Tosca y recinto portuario</i></u>	40
<u>Conclusiones</u>	51
<u>Bibliografía</u>	53
<u>Anexos</u>	56

## CAPITULO 1 - Diseño de la investigación

### 1.1- Planteamiento del problema

Esta investigación se centrara en el pueblo de Lirquén, en donde se ubica el Puerto Lirquén, no obstante el eje central de este trabajo serán los trabajadores portuarios de los cuales se extraerá la mayor parte de la información donde se hará un rescate de la Historia del territorio vista desde el trabajo portuario y como este fue transformando la zona de un trabajo mayoritariamente minero a un trabajo con nuevas tecnologías provenientes desde el muelle de la playa de Lirquén, por ende se pondrá en evidencia la identidad y la memoria colectiva de la zona, por otra parte la investigación se centrará en la segunda mitad del siglo XX, esto se debe a que el puerto llegó en los años 50', la decisión de los años es porque es importante dar cuenta de la presencia del puerto en la zona desde sus inicios. Ahora bien, la problemática a tratar son las transformaciones del territorio en relación al puerto, es decir, como se vio afectado el pueblo de Lirquén con la llegada del puerto a la zona y cuáles fueron las transformaciones urbanas que trajo consigo esta relación "puerto-ciudad", esto enfocado en los trabajadores portuarios y sus testimonios. Y es aquí donde surgen interrogantes y donde se pone en evidencia la problemática a tratar, ya que existió y existe una participación directa del puerto en relación a los cambios del territorio que comprende la zona de Lirquén, tomando en consideración sus barrios y poblaciones y como estas se vieron afectadas con la presencia del puerto. Ahora bien, la problemática a investigar es de suma importancia, ya que hay poca información al respecto sobre la zona a investigar, no existen trabajos identitarios y tampoco se ha puesto en valor la memoria colectiva de los trabajadores y aparte de generar un interés propio por el tema a investigar a mi parecer es un aporte a la Historia de la zona, ya que existen diversos trabajos e investigaciones de las otras grandes industrias, como FANALOZA y CRAV, pero no hay un interés por estudiar el tema tratado en esta investigación y mucho menos se le ha dado importancia y relevancia a los actores sociales que son partícipes de la Historia como en este caso son los portuarios.

## 1.2- Estado del arte

Dentro de esta parte del trabajo investigativo daré cuenta de la revisión y análisis de los trabajos que son base de esta investigación y que se relacionan de manera directa con el tema que se trabajara en la investigación el cual es “ciudad-puerto”, este concepto cuenta con varias aristas, una de estas es la relación que se da entre la ciudad y el puerto y como estos se envuelven en uno solo, ya que se relacionan en el aspecto laboral y económico, esto se debe a la fuerte influencia que el puerto tiene en la ciudad o pueblo en el que se encuentra y a partir de esto se va generando una identidad y como esta tiene peso en una sociedad y se presenta de manera importante en la relación “ciudad-puerto”. Este concepto está presente en el artículo *Las ciudades portuarias como motor de desarrollo regional* escrito por Bernardo Sanchez Pavón, quien expone en la investigación que la relación entre puerto y ciudad pasa por diversas etapas, la primera etapa consiste en una unidad ciudad-puerto, en donde ambos actores (ciudad y puerto) participan de los desarrollos urbanos en conjunto, es decir, son uno mismo en cuanto a desarrollos urbanos y portuarios, esta etapa “abarca desde los orígenes de ciudad y puerto hasta mediados del siglo diecinueve”<sup>1</sup>, lo que indica que la ciudad y el puerto cuentan con una dependencia mutua, ya que el transporte marítimo se sostenía en su mayoría por la fuerza humana, lo que le da el carácter de dependencia. La segunda etapa consiste en crecimiento y distanciamiento de ciudad-puerto, “esta fase se caracteriza por el crecimiento y distanciamiento de ambas realidades, consecuencia de la revolución industrial”<sup>2</sup>, lo que pone en evidencia el fin de la dependencia de la fuerza humana, la cual es cortada por la industrialización, además se produce un crecimiento de manera exponencial dentro de las dimensiones del puerto. La tercera etapa consiste en un aislamiento y separación de ciudad-puerto, en donde se da por sentada una separación física de los espacios, lo que conlleva a la privatización de estos, además el puerto pierde su relación económica y social con la ciudad. La última etapa consiste en un acercamiento e integración de ciudad-puerto, aquí se da una renovación de la relación, como la unidad presente en la primera etapa, en esta etapa el autor explica que este acercamiento va acompañado de varios puntos, como la presencia de un dialogo fluido de ambas partes, la apertura de barreras hacia

---

<sup>1</sup> Sánchez, Bernardo (2006). *Las ciudades portuarias como motor de desarrollo regional*. En XXXII Reunión de estudios regionales-Ourense. P. 3.

<sup>2</sup> *Ibid.* P. 4.

el litoral, disponibilidad del puerto para ocupar espacios dentro de este de forma urbana, entre otros, dichos puntos son claves a la hora de este acercamiento para así lograr una mejor relación ciudad-puerto.

Ahora bien, este concepto es trabajado en otras investigaciones que no se enfocan en explicar el concepto por sí solo, sino que lo exponen en relación a ciudades del mundo como en Chile, Argentina, Colombia, Brasil, España, entre otras ciudades. Pues en el artículo *Historia, geografía y puerto como determinantes de la situación social de Buenaventura* del autor Gerson Javier Pérez, se explica la situación del departamento de Buenaventura, en donde se localiza uno de los puertos que tienen mayor productividad económica, el artículo comienza con un apartado de aspectos históricos y geográficos, es decir, muestra los antecedentes históricos del puerto y la geografía del lugar y dentro de esta hace una exposición del clima y otros factores que se relacionan con la geografía, como el relieve, el acceso marítimo, el uso de suelo y su productividad, etc. Luego continua con los detalles productivos del puerto, donde expone la importancia de este, hace comparaciones con otros puertos del país y finaliza con el análisis de la situación social y el capital humano, donde expone sobre esta relación “ciudad-puerto”, la cual presenta diferencias notorias, ya que dentro del puerto existe mucho movimiento de riquezas, sin embargo dichas riquezas no se ven reflejadas en la economía de la ciudad, todo esto se ve reflejado durante el siglo XIX y dentro de este mismo punto es importante mencionar que la relación opuesta entre ciudad y puerto se debía a las condiciones geográficas de la zona y que nunca se quiso instaurar un asentamiento de población, por otra parte, entrando en el siglo XX se evidencia un mejoramiento del puerto a través del gobierno, por ende durante dicho siglo se refleja una relación más participativa de parte del gobierno colombiano, sin embargo esa participación gubernamental se vio reflejado solo en el puerto, pues “la riqueza entra o sale por el puerto, pero nada se queda para el mejoramiento del poblado”<sup>3</sup>, por tanto se pone en evidencia una relación distante, la cual solo favorece a uno de los actores.

Por otra parte, hay dos trabajos que investigan el puerto de Bahía Blanca, dicho puerto se encuentra en Buenos Aires, Argentina, los artículos son *Vinculación Ciudad-Puerto: el caso*

---

<sup>3</sup> Pérez (2007) en Gartner (2005) *Historia, geografía y puerto como determinantes de la situación social de Buenaventura*. P. 7.

de *Bahía Blanca* de los autores Daniel Carbone y María Jimena Irisarri; e *Identidad e imaginario en torno al proceso de reestructuración portuaria: Bahía Blanca* de los autores Roberto Bustos Cara y Sandra Tonello. En el primer artículo los autores hacen una caracterización de Bahía Blanca y el puerto, en donde ponen en evidencia que la zona en cuestión cuenta con una fuerte presencia portuaria e industrial, luego continúan con la relación ciudad-puerto, la cual es de cercanía y en el artículo se explica que los habitantes de la zona siempre han mantenido una actividad marítimo costero, lo que conlleva a esta cercanía, no obstante la relación ciudad-puerto, hablando del puerto como entidad privada es de competencia en cuanto a la gestión de espacios comunes, por tanto esto se traduce en prácticas de gestión enfrentada y esto se debe a que ambos organismos – ciudad y puerto – están administrados de forma independiente, es importante destacar que en la zona de Bahía Blanca existen puertos petroleros, termoeléctrica e industria de cereal, ahora bien, con el puerto en la zona, Bahía Blanca fue considerada como una ciudad que despegaba económicamente y se abría al mundo globalizado, sin embargo el puerto acabó con la actividad pesquera, se contaminó el estuario y se perdió la identidad local a través de la globalización.

El segundo artículo *Identidad e imaginario en torno al proceso de reestructuración portuaria: Bahía Blanca*, tiene un enfoque más local, ya que no habla acerca de la ciudad Bahía Blanca en sí, sino que se enfoca en la localidad Ingeniero White dicha localidad lleva el nombre del puerto y los autores comienzan describiendo el lugar de esta localidad y ciertos aspectos del puerto a grandes rasgos, para continuar con la relación ciudad-puerto, en donde explican acerca de las transformaciones territoriales y cito “La localidad portuaria de Ingeniero White ha sufrido las mayores transformaciones territoriales regionales. Su espacio ha sido sometido a cambios físicos y funcionales ligados a la reconversión portuaria”<sup>4</sup> por ende, se evidencia una relación ciudad-puerto muy cercana, no obstante, eso no significa que sea una buena relación, sino que la localidad está muy ligada al puerto, además de este punto tratan lo que es el desempleo del lugar dando a entender que se relaciona de manera directa con el puerto. Por otra parte, los autores se enfocan en la zona urbana y residencial en torno al puerto, en donde dan cuenta de las demandas sociales exigidas por la localidad en cuanto

---

<sup>4</sup> Bustos, Roberto, y Sandra Tonello (1997). *Identidad e imaginario en torno a un proceso de reestructuración portuaria: Bahía Blanca*. En *Caravelle*, N° 69: p. 136.

a empleo y transformaciones territoriales que los afecta. Y antes de llegar al final del artículo los autores hacen una descripción de la localidad Ingeniero White, en donde dicen que la “imagen ampliamente difundida es la de una ciudad que crece de espaldas del mar”<sup>5</sup>, con esta frase exponen la situación del lugar, pues el puerto abarca mucha zona litoral y la población no tiene acceso a este. Ahora, en la parte final exponen sobre actividades que tratan de unir al puerto con la ciudadanía, dentro de estas se destaca la celebración del Día de la Raza y la Fiesta del camarón y el langostino, dentro de la segunda actividad lo que busca el puerto es llegar a la población a través del recuerdo y la memoria, pues esa zona se caracterizaba por la actividad pesquera. Uno de los últimos puntos que se destacan es la participación del municipio en la creación de un museo del puerto en el año 1987, el cual se ha transformado en un símbolo de la localidad Ingeniero White, ya que el museo tiene el carácter de comunitario, lleno de historias de vida con testimonios en donde se busca defender el patrimonio cultural y natural del lugar, contribuyendo a una mejor relación de la localidad con el puerto, lo que a su vez genera menores conflictos y se produce una armonía entre ciudad y puerto.

Continuando en Argentina y esta relación ciudad-puerto hay otro artículo que hace hincapié en este concepto dicho artículo lleva por nombre *A orillas del río. La relación puerto-ciudad en la transformación urbana de Rosario* escrito por Cecilia Galimberti, la autora de este trabajo realiza una profunda investigación sobre Rosario y su puerto, pues el artículo comienza exponiendo una transformación territorial que vivió la ciudad a mediados del siglo XIX, donde se potencia al puerto lo que conlleva a un creciente desarrollo en materia económica, tras este potenciamiento portuario la actividad productiva regional pasa a ser una triada, ya que cuenta con una área rural productiva, transporte ferroviario y un puerto exportador y ya para finales de siglo se ha mantenido en un constante crecimiento por el aumento de la actividad portuaria, ahora bien tras esta exposición de la actividad productiva pasa a la relación ciudad-puerto y es aquí donde se da el primer conflicto, ya que:

“a pesar de la relevancia del puerto para la transformación de Rosario, ya desde las dos primeras décadas del siglo XX se manifiestan diversas críticas en torno a las instalaciones ferroportuarias ubicadas en el centro de la ciudad. Las mismas

---

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 141.

constituyen una barrera entre la trama urbana y el río, como también presentan diversas problemáticas de contaminación y de desarticulación entre los diversos barrios.<sup>6</sup>

Lo que deriva en demandas de la población para que se realice una planificación urbana organizada y ya en 1929 se consigue la redacción de un Plan Regulador, no obstante, este no se materializa del todo y aquí la autora continua explicando que esto se debía a la cantidad de golpes de estado que vivió Argentina, por lo tanto pasa un periodo considerable en el cual no se realizan mayores cambios territoriales en Rosario, dicho periodo consta de 1920 a 1980 y recién en 1987 se materializa la demanda de la ciudad y está ya no le da la espalda al río Paraná, ya que se derriban las barreras de las instalaciones ferroporcuarias, tras esto se evidencia una relación conflictiva entre la ciudad y el puerto en cuanto al territorio urbano y el territorio industrial, no así en el ámbito económico, ya que este produjo un desarrollo en la ciudad, el artículo continua exponiendo las transformaciones territoriales que consiguió la ciudad, pues en la década de los 90' se logra la transformación de recintos portuarios abandonados a espacios culturales al igual que la remodelación de la ex estación donde se instalan zonas de juego recreativas y aprendizaje de la niñez, lo que conlleva a una relación ciudad-río, es decir, se abre la zona urbana al río. Por lo tanto, Rosario presenta una relación dependiente-conflictiva, ya que la ciudad debe su desarrollo al puerto, pero existió por muchos años conflictos de carácter territorial por la fuerte presencia de líneas ferroviarias y la estructura portuaria, que no permitía acceso al río.

Por otro lado, hay investigaciones que apuntan a España, que cuenta con varias ciudades que conviven con un puerto y dentro de estos trabajos investigativos se encuentra un libro recopilatorio de investigaciones acerca de la comunidad valenciana, dicho libro lleva por título *Puerto y Ciudad en la comunidad valenciana*, dentro de esta obra hay un total de 10 investigaciones sobre los puertos de la comunidad valenciana y que hablan solo de los puertos, pero no profundizan en las ciudades y la poblaciones, se concentran en datos, estadísticas, proyecciones, empleabilidad, es decir, los artículos tienen un enfoque económico, no obstante, me parece pertinente tomarlo en cuenta, ya que dicha comunidad tiene tres puertos, uno principal y dos secundarios, el principal es de la ciudad de Valencia,

---

<sup>6</sup> Galimberti, Cecilia (2015). *A orillas del río. La relación puerto-ciudad en la transformación urbana de Rosario*. En *Revista Transporte y Territorio*, N°12: p. 90.

y los secundarios son de Alicante y Castellón, el último es casi terciario, puesto que su funcionamiento depende mucho de una sola movilización de carga, por ende la comunidad cuenta con un gran flujo de movimiento portuario, lo que a mi parecer es importante para la investigación el saber sobre los puertos de ese lugar, ya que a pesar de contener datos y estadísticas también contiene ciertos puntos acerca de empleabilidad, que es relevante en cuanto al concepto “ciudad-puerto”.

Ahora bien, en Chile también se hace presente el concepto “ciudad-puerto”, pues este se presenta en Iquique, donde surge un artículo llamado *La ciudad y sus transformaciones: memoria urbana de Iquique*, del año 2007, escrito por Bernardo Guerrero Jiménez, si bien el artículo no trabaja el concepto propiamente tal, también se le da mérito a la presencia del puerto, puesto que en el periodo de transición entre la caleta y el puerto, se presenta un crecimiento de poblaciones, por ende el puerto y el Estado, tienen cabida en ese aumento de edificaciones, por lo tanto se evidencia una relación entre transformaciones vividas por la ciudad de Iquique con la presencia del puerto. Por otro lado, también se encuentra un proyecto de título para optar al título de Ingeniero Civil Industrial de la Universidad Católica de la Santísima Concepción, la cual lleva por título: *Determinación de impactos Socioeconómicos en la localidad Penco - Lirquén, producto de la actividad marítimo portuaria*, presentado el año 2015 y escrita por Diego Vásquez Arriagada, si bien es un proyecto de pregrado y de Ingeniera Civil Industrial, también aborda el concepto de “ciudad-puerto”, además está focalizado en el puerto que aborda esta investigación y trabaja el concepto como ciudades portuarias, que también se relaciona con el concepto trabajado aquí y además de presentar datos y estadísticas acerca del puerto, también incluye los impactos socioeconómicos que se ven relaciones con el actividad portuaria.

### 1.3 - Preguntas:

- 1- ¿De qué formas impactó la llegada del puerto al pueblo de Lirquén entre 1950-2000?
- 2- ¿se construyó una identidad portuaria en el periodo 1950-2000 en la zona?
- 3- ¿Cuáles fueron las transformaciones territoriales de Lirquén desde la instalación del puerto entre 1950-2000?

### 1.4 - Hipótesis

El pueblo de Lirquén sufrió un cambio significativo a nivel laboral, es decir, existió un crecimiento laboral con la llegada del puerto a la playa de Lirquén trayendo consigo nuevos y más trabajos que dejaron de lado la vida obrera en torno a la minería del carbón en la zona, ya que el trabajo minero estaba decayendo a mediados del siglo pasado, además se evidencia un gran flujo de movimiento laboral entorno al Puerto Lirquén, por otro lado la presencia de este significó transformaciones urbanas y territoriales en la zona como la implementación de accesos al puerto, creación de poblaciones y crecimiento del mismo puerto.

### 1.5 - Marco Teórico

#### 1.5.1 - Memoria

Para comenzar debo decir que en este apartado se tratará los conceptos que se trabajaran durante la investigación, por tanto, este marco teórico de hecho será un marco conceptual donde se desglosaran los conceptos que tienen mayor relevancia y en los cuales se basa el trabajo investigativo, dichos conceptos se encuentran en el título del trabajo, estos son la memoria, la identidad y la historia oral, no obstante. En primer lugar está la memoria, concepto que trabajan varios autores como Maurice Halbwachs en su libro *La Memoria Colectiva*, también lo hace Henri Desroche en su libro *Sociología de la esperanza*, además de estos autores se encuentra un artículo llamado *Memoria colectiva y procesos sociales*, en el cual se encuentran variadas concepciones del concepto de memoria y que tiene como base a los autores ya mencionados, dentro de las concepciones o significancias de la memoria que emanan del artículo los autores dan cuenta como la psicología cognitiva ve la memoria, pues esta ve al conocimiento como forma de memorización, es decir, muestra una memoria inerte

que está constituida y es aquí donde entra lo que plantea Halbwachs, quien presenta la memoria como instancia central en los procesos colectivos, lo cual es entendido como memorias colectivas y a partir de esto también se desprende la idea de que dichas memorias colectivas tiene un carácter social y para Halbwachs dicho carácter radicaría en 4 aspectos:

1) Porque tienen un contenido social, puesto que el recuerdo es un recuerdo con los otros; 2) porque se apoya en los marcos sociales de referencia, tales como ritos, ceremonias o eventos sociales; 3) porque la gente recuerda las memorias compartidas y recordadas conjuntamente, y 4) porque se basa en el lenguaje y en la comunicación lingüística externa e interna con otros seres significativos.<sup>7</sup>

Por ende, este carácter social que le atribuye Halbwachs a las memorias colectivas permite evidenciar que la psicología cognitiva no le toma la real importancia que hay inmerso en el concepto de memoria y que claramente las memorias colectivas llegan a refutar esa concepción y las cuales son un agente importante dentro de lo social como ya quedo explicado en la cita anterior sobre los 4 aspectos del carácter social de dichas memorias. Por otra parte existe otra concepción de memoria entendida por Ray Bradbury, escritor estadounidense de ciencia ficción, quien es mencionado en el artículo *Memoria colectiva y procesos sociales*, donde para él la memoria es como una suerte de memoria-almacén, es decir, la memoria solo tiene cabida para retener conocimiento y no más que eso, ahora bien en contraposición a esta idea de memoria se encuentra Desroche quien habla sobre la memoria colectiva al igual que lo hace Halbwachs y expone “que la memoria colectiva no hace referencia solo al conocimiento retenido [...] sino que la presenta como una memoria constituyente, esto es, como una instancia que participa de la construcción de la realidad social”<sup>8</sup>, es decir, que Desroche al igual que Halbwachs ven un eje central de carácter social en lo que es entendido como memoria colectiva y es en este que me quiero detener, puesto que dentro de ambas concepciones de la memoria vista por los autores ya mencionados, se denota un claro eje social, por ende estas definiciones apuntan de manera directa al tema a tratar en la investigación, la cual es la memoria y en este caso la memoria colectiva de los

---

<sup>7</sup> Manero, Roberto, y Maricela Soto (2005). *Memoria colectiva y procesos sociales*. En Enseñanza e Investigación en Psicología. Vol. 10, N° 1: p. 182.

<sup>8</sup> *Ibid.*, p. 184

trabajadores portuarios de Puerto Lirquén ubicado en la comuna de Penco y es en este punto que se encuentran definiciones en relación a la memoria colectiva que a mi parecer es bastante acertada de cómo debe ser vista la memoria y es en el artículo que se ha trabajado a lo largo de este apartado donde se encuentran dichas definiciones y cito “Halbwachs (1991) insistirá en que son el espacio, el tiempo y el lenguaje los marcos generales de la memoria”<sup>9</sup>, por tanto, de estos marcos generales se desprende que los grupos de personas se comunican a través de un lenguaje y se posicionan dentro de un territorio y encuentran sus recuerdos colectivos en un marco espacial definido y

“Por otro lado, la familia, la religión y la clase social serán los marcos específicos de la memoria que sitúan también los recuerdos de los grupos; así, la memoria no se puede separar de las condiciones y necesidades del aquí y ahora. Ésta es, en efecto, una reconstrucción del pasado desde las condiciones del presente.”<sup>10</sup>

Dentro de la cita se desprende un aspecto importante de lo que es la memoria y lo que gira en torno al concepto, el cual es la construcción del pasado desde las condiciones del presente, pues es el eje central de la investigación ya que lo que se busca es una construcción del pasado a través de los testimonios de los trabajadores portuarios.

### 1.5.2 - Identidad

Ahora bien, al principio se habló sobre otro concepto el cual es la identidad, concepto muy importante dentro de la investigación, de manera muy simple el concepto de identidad se puede buscar en internet y encontrar una definición y lo que encontré es lo siguiente: “es el conjunto de rasgos propios de un individuo de una comunidad. Estos rasgos caracterizan al sujeto o a la colectividad frente a los demás”, esta definición es simple, pero también es correcta en la interpretación del concepto de identidad, por otro lado me encuentro con Jorge Larraín, autor del libro *Identidad chilena*, en donde presenta su definición de identidad y dice que la identidad es un proceso social de construcción y no una esencia innata dada, por ende se da a entender que la construcción de la identidad no es dada como si es que se naciera con una identidad, sino que esta se construye en base a un proceso social, es decir, se entra en

---

<sup>9</sup> *Ibid.*, p. 182.

<sup>10</sup> *Ibid.*, p. 183.

contacto con el entorno y los otros agentes significativos que están inmersos en la sociedad. A partir de lo anterior Larraín postula que existen 3 elementos que componen la identidad:

“Primero, los individuos se definen a sí mismos, o se identifican con ciertas cualidades, en términos de ciertas categorías sociales compartidas. Al formar sus identidades personales, los individuos comparten ciertas lealtades grupales o características tales como religión, género, clase, etnia, profesión, sexualidad, nacionalidad, que son culturalmente determinadas y contribuyen a especificar al sujeto y su sentido de identidad.

En segundo lugar, está el elemento material que en la idea original de William James incluye el cuerpo y otras posesiones capaces de entregar al sujeto elementos vitales de autoreconocimiento.

En tercer lugar, la construcción del sí mismo necesariamente supone la existencia de "otros" en un doble sentido. Los otros son aquellos cuyas opiniones acerca de nosotros internalizamos. Pero también son aquellos con respecto a los cuales el sí mismo se diferencia y adquiere su carácter distintivo y específico.”<sup>11</sup>

Son muy acertados los elementos que postula como componentes de la identidad, ya que como se mencionó anteriormente la identidad no es innata, sino que se construye y lo plantea en la idea de que los individuos comparten ciertas lealtades grupales y da una serie de ejemplos para complementar dicha idea y es aquí donde quiero ahondar, pues da justo en otro punto esencial del trabajo investigativo, pues a mi modo de ver compartir un lealtad grupal y una característica grupal es parte importante de la identidad, pues en la investigación se tratara la identidad de los trabajadores portuarios, por tanto ellos comparten algo en común, pertenecer a Puerto Lirquén y ser trabajadores de este en donde deriva lo que se expone en la cita que es el compartir una profesión, por ende se genera una identidad en torno a la profesión que ejercen.

Continuando con el concepto de identidad se presenta un artículo llamado: *La identidad como construcción social desde la propuesta de Charles Taylor*, el autor de este artículo plantea

---

<sup>11</sup> Larraín, Jorge (2001). *Identidad chilena*, Santiago: LOM Ediciones. PP. 25-28.

su idea de identidad en base a las propuestas de Charles Taylor, quien toma a la identidad y nos la presenta como que:

“los seres humanos somos animales que se autointerpretan; y la base social o cultural de la identidad corresponde a la participación innegable de los otros y del contexto de la comunidad en lo que cada uno es. Es decir, que los marcos de referencia culturales son los que permiten la inteligibilidad de qué y quiénes somos.”<sup>12</sup>

Con esta premisa da a entender que nosotros los seres humanos construimos nuestra identidad en base a la participación de otros, es decir, en la sociedad y en la cultura, aspectos que se relacionan con lo que postula Larraín sobre la identidad y como esta se construye.

### 1.5.3 - Historia oral

Otro de los conceptos abordados en el trabajo investigativo y que va de la mano con el de memoria colectiva es esta rama de la historia llamada historia oral, pero más que llamarla rama de la historia, es más bien considerada técnica de la historia, esta técnica consiste en tomar otro tipo de fuente principal para la investigación, dicha fuente principal se basa en la reconstrucción del pasado a través de testimonios orales, es decir, una fuente oral, esta rama de la historia es relativamente nueva, ya que tiene sus comienzos en los años 60' y dentro de este comienzo

“hubo dos principios que la avalaron: el primero fue la equiparación de la historia oral con la democratización de la práctica histórica; el segundo fue la idea de que la historia oral daría voz a los sin voz: las clases subalternas, los pobres, los campesinos, las minorías étnicas, las mujeres, entre otros grupos, permitiendo el acceso a la experiencia histórica subjetiva.”<sup>13</sup>

Esta nueva forma de abordar la historia trajo consigo una serie de debates, pues era algo nuevo que prácticamente revolucionó la práctica histórica, pues de una parte habían férreos defensores de esta nueva rama de la historia y en la contraparte existían historiadores que les provocaba rechazo esta nueva mirada, no obstante con el tiempo y al correr de los años la

---

<sup>12</sup> Zarate, José (2015). *La identidad como construcción social desde la propuesta de Charles Taylor*. En *Eidos* N° 23. PP. 120-121.

<sup>13</sup> Barela, Liliana, Mercedes Míguez y Luis García Conde. (2009). *Algunos apuntes sobre historia oral y como abordarla*. Buenos Aires de Argentina: Patrimonio e Instituto Histórico, p. 8.

historia oral logró muchos avances hasta el día de hoy, dentro de los principales exponentes de la historia oral se encuentra Alessandro Portelli, Luisa Passerini y Ronald Grele, estos historiadores “comenzaron a considerar la calidad textual y subjetiva de los testimonios orales como una circunstancia excepcional y no como un obstáculo a la objetividad histórica y el rigor empírico.”<sup>14</sup>, es decir, vieron en los testimonios orales una fuente para el trabajo histórico y que servían de ayuda para el mismo. Por otra parte, al surgir la historia oral devinieron interrogantes como que herramienta o instrumento utilizar a la hora de recabar los testimonios, dicho instrumento es la entrevista, la cual es fundamental en la metodología de la historia oral.

Como ya se mencionó más arriba la historia oral va de la mano con la memoria colectiva y esta conexión se debe a que la historia oral tiene como base la utilización de testimonios orales los cuales en el trabajo histórico pasan a ser parte de la memoria colectiva, además de este enlace entre testimonios y memoria colectiva hay puntos importantes que mencionar en cuanto a las fuentes orales, las cuales son tomadas como parte de la historia oral, pues bien, dichas fuentes orales lo que tratan de hacer es generar nuevos saberes gracias a la creación de nuevas fuentes históricas, es decir, las fuentes orales son las nuevas fuentes históricas. Por otro lado, se debe dejar en claro que el relato y los testimonios orales que se utilizan para la historia oral no lo son todo, es decir, no depende 100% de esa fuente, si bien forma parte fundamental no es la única fuente utilizada, ya que la fuente documental y escrita también forma parte a la hora de hacer historia oral. Además de la fuente utilizada, se debe dejar en claro que uno de los puntos más importantes que presenta es que “la historia oral es un canal vinculante que posibilita la interdisciplinariedad de las ciencias sociales”<sup>15</sup>, es decir, se apoya en otras ciencias sociales, como la antropología, la sociología, se incluye el lenguaje en cuanto a la narrativa, pues al basarse en los testimonios le sigue el relato de dichos testimonios que a su vez es una narración de la memoria del sujeto, por tanto se relacionan casi de manera directa la narrativa y la historia oral, además de apoyarse en las ciencias sociales las refuerza, las provee de nuevos enfoques y ayuda en la complementación de nuevas fuentes y una nueva metodología en el trabajo histórico.

---

<sup>14</sup> *Ibid.*, p. 8.

<sup>15</sup> Hinojosa, Romelia (2013). *La historia oral y sus aportaciones a la investigación educativa*. En Revista de Investigación Educativa de la Rediech. N° 5. P. 58.

#### 1.5.4 - Patrimonio cultural

Ahora bien, otro de los conceptos que tienen cabida en la investigación, es el de patrimonio cultural, el cual se puede dividir en 2 grandes categorías, patrimonio material o tangible y patrimonio inmaterial o intangible, el primero es todo aquel patrimonio que se puede tocar y admirar, dentro del cual tienen cabida las obras arquitectónicas, ya sean edificios, centros culturales, grandes monumentos, etc. Por otro lado, el segundo va más allá de lo que se puede tocar o admirar, pues el patrimonio intangible:

“lo forman las creaciones anónimas surgidas de la creatividad del pueblo, éstas poseen valores que dan sentido a la vida y constituyen las tradiciones culturales que se originaron en una comunidad, que tienen una forma de decir y hacer que la distingue de otras, es un mensaje espiritual que trascendió en su momento histórico y se arraigó en ella, llegando a formar parte de su memoria histórica como un símbolo de su cultura.”<sup>16</sup>

Entonces, se evidencia que el patrimonio cultural presenta una relación directa con la memoria, concepto que ya fue abordado anteriormente. Por otra parte, si se va a tiempos más contemporáneos el concepto de cultura se ve afectado y beneficiado al mismo tiempo, esto se debe a la globalización, ya que, la cultura de diversas comunidades y países se puede dar a conocer a través de esta, en donde se puede acceder a culturas lejanas, pero la globalización también afecta de forma negativa a la cultura, ya que de cierta forma se da una homogeneización de las culturas en donde se pierden identidades de ciertas comunidades o países. Por tanto, el patrimonio cultural es un concepto que abarca varias aristas, ya que se relaciona con la identidad, la memoria, las obras arquitectónicas, comunidades y regiones, tradiciones tanto escritas como orales y es por eso que es importante darle cabida en la investigación.

#### 1.5.5 - Ciudad-puerto

Otro concepto que se aborda en la investigación es el de “ciudad-puerto” dicho concepto ya fue abordado con anterioridad en el Estado de arte, donde se da a conocer su presencia en variadas investigaciones de distintos países y localidades. Ahora bien, si se vuelve a los

---

<sup>16</sup> Diaz. (2010). *Criterios y conceptos sobre el patrimonio cultural en el siglo XXI*. Barcelona, España: Serie de Materiales de Enseñanza. Pag, 3.

inicios del puerto y la ciudad, el puerto era visto “como meros espacios reservados a los pescadores y marineros”<sup>17</sup>, es decir, entre la ciudad y el puerto no existía una relación estrecha, no obstante, eso fue cambiando con el tiempo debido a las nuevas tecnologías que fueron acercando a la ciudad con el puerto y es así como se comenzó a dar una interdependencia entre estos, ya que hoy en día no se puede hablar solo del puerto como un lugar aislado o sin conexión con la ciudad en la que se emplaza, sino que se habla de una comunidad portuaria<sup>18</sup>, dentro de la cual toma la iniciativa el puerto en crear una relación con la ciudad, esto se debe al interés del puerto casi en su mayoría de carácter económico, pues el puerto crea lazos con la ciudad o pueblo a través de impulsos urbanísticos, por lo tanto se evidencia un crecimiento sostenido de transformaciones urbanísticas en las zonas o localidades donde se asientan los puertos y no solo es participe el puerto en esta relación ciudad-puerto, ya que la ciudad también ve una ventaja con la presencia de un puerto en la zona, ya sea crecimiento urbano, social o económico.

Por otra parte, esta relación de la ciudad con el puerto paso por diferentes etapas, ya que en un principio cuando el puerto era de pequeñas dimensiones y de carácter básico, este era un espacio abierto hacia la ciudad, pero a medida que llegaban nuevas tecnologías el puerto se iba acrecentando en tamaño y producción, este más se iba cerrando a la ciudad a tal punto que se transforma un lugar privado y de difícil acceso y es en este punto donde se genera un quiebre en la relación “ciudad-puerto”, no obstante, no dura demasiado, puesto que ya existía una interdependencia desde antes y se pone en evidencia que el puerto y la ciudad se necesitan entre sí, por lo que al hablar de este concepto se da cuenta una relación estrecha entre el puerto y la ciudad en la que este se emplaza, ya sea por una necesidad económica que busca un crecimiento, tanto de la ciudad como del puerto y del cual ambos se ven beneficiados.

---

<sup>17</sup> Boix, María (2017). *Análisis teórico y práctico del concepto puerto-ciudad*. Master en gestión portuaria y transporte intermodal. Icade business school, Madrid. Pag, 1.

<sup>18</sup> *Ibid.*

## 1.6 - Objetivos:

General:

-Analizar los impactos en Lirquén a partir de la instalación del puerto entre los años 1950 y 2000 a través de la memoria de sus trabajadores.

Específicos:

- 1- Identificar el impacto en la sociedad obrero-portuaria de Lirquén entre 1950 y 2000.
- 2- Caracterizar elementos identitarios en los trabajadores portuarios.
- 3- Describir las transformaciones territoriales derivadas de la presencia del puerto entre 1950 y 2000.

## 1.7 - Metodología

Antes de definir qué tipo de investigación es la que se lleva a cabo se debe especificar el marco temporal y espacial, pues el espacio se concentra en el pueblo de Lirquén, perteneciente a la comuna de Penco y en cuanto al tiempo este se enmarca dentro de la segunda mitad del siglo XX, es decir, desde el año 1950 hasta el año 2000. Ahora bien, el tipo de investigación que se utilizará es Cualitativa, pues este método de investigación consiste en construir conocimiento a través de las personas involucradas y tiene como eje central a la sociedad y su naturaleza y uno de los autores que trabaja esta metodología es Roberto Hernández Sampieri, quien explica que se puede hacer una interpretación y un análisis de variados elementos que confluyen en el comportamiento y naturaleza de la sociedad, ya sea un grupo, un individuo o un proceso que involucre a las personas, por ende en la investigación a realizar se trabajaran estos elementos que tienen directa relación con fuentes orales y memoria colectiva.

Por otra parte, otro de los puntos que se debe considerar en cuanto a la metodología es la corriente historiográfica que guiara la investigación y dicha corriente recae en la tercera generación de la Escuela de los Annales en donde surge un nuevo enfoque en esta Escuela,

puesto que, la geografía que en generaciones anteriores tenía mucho peso dentro de las investigaciones fue quedando en un segundo plano y comenzó a tomar importancia el enfoque social dentro de los trabajos investigativos y es aquí donde surge la figura del historiador francés Jacques Le Goff, uno de los mayores exponentes en cuanto a la Historia Social y del cual se guiara la investigación debido al carácter que esta presenta, pues se enfocara en el actores sociales invisibilizados y de los cuales poco se ha investigado.

Además de estos enfoques en el ámbito metodológico, cuento con un instrumento metodológico en relación a la recopilación de los testimonios, el cual es la entrevista a los ex – trabajadores portuarios, siendo estos mi fuente de datos, por otra parte el instrumento a utilizar es “de gran utilidad en la investigación cualitativa, para recabar datos; se define como una conversación que se propone un fin determinado distinto al simple hecho de conversar”<sup>19</sup>, además de esta definición de lo que es una entrevista, esta se pueden categorizar en tres tipos: estructurada, semiestructuradas y no estructuradas. La primera se caracteriza por tener una aplicación rígida y no tiene flexibilidad para los sujetos, lo que indica que la entrevista es como un formulario y no permite una adecuación de preguntas; la segunda tiene cierta flexibilidad, ya que la preguntas se pueden adecuar a los sujetos y permite cierta fluidez en la entrevista; la última es de carácter informal, con mucha flexibilidad y se planea para adaptarse a los sujetos, una de las desventajas que conlleva este tipo de entrevista “es que puede presentar lagunas de la información necesaria en la investigación.”<sup>20</sup>, es decir, que los sujetos tienden a desviarse del tema en ciertas ocasiones durante el transcurso de la entrevista.

Ahora bien, el tipo de entrevista que se utiliza en esta investigación es la de tipo no estructurada, esto se debe a que la entrevista es de carácter informal, con mucha flexibilidad y se planeó de tal forma que se adapte a los entrevistados, pues las preguntas realizadas se adecuan para hacer más sencillo el proceso a cada sujeto. Las preguntas que se realizaron son las siguientes:

- 1- Según su experiencia, ¿podría referirse a cambios significativos a nivel laboral y económico impulsados por la llegada del puerto a Lirquén?

---

<sup>19</sup> Díaz, Laura y otros (2013). *La entrevista, recurso flexible y dinámico*. En Elsevier, N° 2: p. 163.

<sup>20</sup> *Ibid.*

- 2- ¿Cómo era el trabajo en el puerto? ¿Cómo caracteriza la vida dentro del puerto?
- 3- ¿Qué aspectos positivos y negativos en torno a la llegada del puerto en Lirquén podría describir?
- 4- ¿reconoce la existencia de una identidad portuaria lirquenina? ¿Qué características posee? Describa.
- 5- ¿existían diferencias entre los trabajadores dentro del mismo puerto? ¿Cómo era factible diferenciarlos?
- 6- ¿era posible reconocer dentro del mismo poblado de Lirquén a los trabajadores y sus familias que eran del puerto y los que no? ¿Qué aspectos los diferenciaba?
- 7- ¿Cuáles fueron las transformaciones territoriales y/o espaciales de Lirquén con la llegada del puerto?
- 8- ¿Cómo ha ido evolucionando el sector de Lirquén entre el 50' y el 2000 en cuanto a infraestructura y conectividad? ¿es posible relacionar esa evolución o cambios a la actividad portuaria? ¿Qué tanto a influido?
- 9- ¿Qué impactos considera usted que ha tenido el puerto sobre la población lirquenina en la actualidad?

Estas preguntas se fueron adecuando e incluso omitiendo en el transcurso de las entrevistas para así lograr una fluidez y permitir flexibilidad al sujeto. ahora bien, los sujetos entrevistados fueron seis ex – trabajadores del puerto de diferentes edades y cargos dentro del recinto.

## CAPITULO 2 - El trabajo antes de Puerto Lirquén y sus inicios: *Compañía carbonífera de Lirquén y Fabrica de Vidrios Lirquén.*

### 2.1 - Compañía carbonífera de Lirquén: 1843-1950

Antes de la llegada del puerto al poblado de Lirquén, en la zona existían otras “empresas” como Vidrios Lirquén, Carbonífera de Lirquén, el Establecimiento de Fundición de Cobre, además de otros yacimientos de carbón repartidos por la zona de Lirquén y la comuna, por lo tanto, se realizará una descripción de las zonas de trabajo, de figuras importantes y el tipo de trabajo que se realizaba. Una de las primeras actividades económicas que se estableció en Lirquén fue la instalación de un Molino de trigo por el Sr Tomas Tasthon Smith en 1840 y avanzando en los años, ya en 1843 el Sr Jorge Edwards instaló una fundición de cobre en el sitio donde se encontraba el molino, dicha motivación se debió a la abundancia de carbón, por tanto se marcó fuertemente en el poblado de Lirquén el trabajo relacionado con el carbón, instalándose así una mina de carbón “que fué la segunda que se explotó en el país”<sup>21</sup>, ya que los primeros trabajos extractivos de carbón fueron realizados en el Morro de Talcahuano, que ya había comenzado en 1841, por ende se pone en evidencia un interés por buscar nuevos yacimientos de carbón en la zona que hoy en día comprende el Gran Concepción y que encontró lugar en el pueblo de Lirquén, donde por un año aproximadamente extrajo carbón de manera continua, no obstante, cabe mencionar que la empresa que se instaló en el lugar no tuvo muy buenas producciones, puesto que no obtuvo los resultados que esperaba en cuanto a las toneladas extraídas de carbón, como lo fue en Talcahuano, pues en el periodo entre 1842 hasta 1845, se extrajeron 54.000 toneladas de carbón, en cambio en la empresa que se instaló en Lirquén durante una temporada de 12 a 14 meses, se logró una explotación de 10 a 12000 toneladas, por tanto el trabajo extractivo fue menor al del Morro de Talcahuano.

Por otra parte, al contar con la fundición de cobre, la cual produjo una importante cantidad de cobre y se ve como una necesidad la instalación de un puerto para exportar la producción de cobre y “es así como, el 24 de enero de 1846, con la firma del Presidente de la Republica

---

<sup>21</sup> Figueroa, Pedro (1897). *Historia de la fundación de la industria del carbón de piedra en Chile*. Santiago de Chile: Imprenta del Comercio-Moneda, p. 17.

Manuel Bulnes, se autoriza la habilitación de un puerto”<sup>22</sup> en la playa de Lirquén. Ahora bien, continuando con la línea de las empresas carboníferas y avanzando al siguiente año, 1847, aparece la figura de Jorge Rojas Miranda, quien llegó a Lirquén como el administrador del Establecimiento de Fundición de Cobre de Lirquén, no obstante, al llegar al Establecimiento, este empresario industrial evidenció un lugar:

“casi en ruina por la decadencia de la industria de fundición de cobre. Pero a la penetración del señor Rojas no escapó una de las causas principales de aquella inestabilidad industrial i pudo observar que las escorias que se arrojaban como inútiles a los desmontes, contenían buena lei de cobre que se propuso utilizar en beneficio del establecimiento”<sup>23</sup>

Por tanto, se evidencia que el Sr Rojas fue perseverante y astuto en cuanto al ámbito laboral y económico, dichas características lo representan, ya que procuró mejorar el sistema de trabajo dentro de la Fundición, siendo un punto clave el cambio de materias primas en los hornos, pues:

“se empleaban en los hornos las maderas de los bosques para fundir los metales, imponiendo un gasto considerable a la industria cobrera; i animado el señor Rojas del propósito de mejorar el sistema, hizo extraer carbon de piedra de los yacimientos de Penco i de las minas de Cerro Verde. El Establecimiento de Lirquen se encontraba a corta distancia de los depósitos de piedra de Cerro Verde. De esta ventajosa determinacion del señor Rojas, provino la primera manifestación de la industria del carbon de piedra nacional i su aplicación a la fundición de metales.”<sup>24</sup>

Por ende, con la llegada de este empresario industrial, se impulsa la empresa carbonífera en Lirquén y además produjo un movimiento laboral constante al conectar la mina de Cerro Verde con la Fundición de cobre, mina que comienza con sus trabajos extractivos en el año 1848 la que albergo un aproximado de mil trabajadores, por lo que se da luces de que se podía, en ese entonces, buscar nuevas formas de trabajo, con nuevos sistemas, como por

---

<sup>22</sup> Blog PASAN COSAS, 21 de Julio de 2015, La desconocida historia minera de Lirquen, <http://pasancosas-conce.blogspot.com/2015/07/la-desconocida-historia-minera-de.html?m=1> consultado el 20 de Marzo de 2020.

<sup>23</sup> Figueroa, Pedro (1897). *Historia de la fundación de la industria del carbón de piedra en Chile. Op., cit.,* p. 42.

<sup>24</sup> *Ibidem.*

ejemplo: lo anteriormente mencionado sobre el cambio de materias primas en los hornos, que no solo implicaba generar trabajos constantes en ambos lugares, sino que se reducían costos asociados a la utilización de la madera en los hornos del Establecimiento.

Sin embargo, pese a este impulso laboral que se produjo en Lirquén el que recibió un mayor impacto positivo fue el Establecimiento de Fundición de cobre, ya que en este lugar se evidenció un progreso a través de los años (punto que se retomara más adelante), en cambio la empresa carbonífera en Lirquén no recibió ese impacto positivo como el Establecimiento, puesto que el carbón de la zona no era de la misma calidad que en otros lugares, como en el Morro de Talcahuano y es aquí donde se le da un giro a la industria del carbón, la cual tomo fuerza hacia un lugar mucho más alejado de Lirquén, pues el lugar se encontraba “como a 7 leguas al sur del Bio-Bio, en dirección de la costa”<sup>25</sup>, por tanto para llegar al lugar se debía cruzar el río Bio-Bio y desde el momento en que el Sr Jorge Rojas Miranda vio la muestra del carbón de esa zona, decidió desarrollar una “nueva industria del carbon de piedra nacional, que, por aquella época, era completamente desconocida en el país i en Sud-América”<sup>26</sup> y es así como comienza la industria carbonífera en la zona de Coronel y Lota, dando inicio a las negociaciones entre el Sr Rojas y el Sr Mora, dueño de los terrenos y en el año 1850 es cuando le arrienda los terrenos carboníferos de Puchoco y tras desarrollar la industria del carbón en la zona, el Sr Rojas realiza la petición para la apertura de la caleta de Coronel y luego de obtener la aprobación por parte del Supremo Gobierno se le “concedió permiso para que en embarcaciones mayores nacionales se transportase carbon de piedra de la caleta de Coronel directamente al puerto habilitado de Lirquén”<sup>27</sup> y se preguntaran ¿Por qué transportar carbón desde Coronel a Lirquén?, pues como ya se escribió más arriba, en Lirquén se encontraba el Establecimiento de Fundición de cobre el cual funcionaba a base de carbón en sus hornos y bien el carbón que se extraía de las minas de Coronel era de mejor calidad que el que se extraía de la mina de Cerro Verde, por ende se evidenció una conexión Coronel-Lirquén, la cual potenció el ya establecido puerto que se encontraba en dicha localidad y es importante recalcar que a finales de la primera mitad del siglo XIX las minas

---

<sup>25</sup> *Ibid.*, p. 44.

<sup>26</sup> *Ibid.*, p. 46.

<sup>27</sup> *Ibid.*, p. 47.

de Cerro Verde y de Lirquén eran más conocidas o más famosas que las de Coronel y Lota, pues se encontraban en su mayor apogeo.

Al entrar en la segunda mitad del siglo XIX la economía y el trabajo de Lirquén sigue basándose en las minas de carbón de Cerro Verde y de Lirquén y de la fundición de cobre, es en esta segunda mitad de siglo cuando prospera la empresa carbonífera, pues en 1885 un técnico alemán llamado Augusto Kaiser compra las minas y a fines de siglo se dan luces de una empresa carbonífera más establecida de forma legal y es el 13 de septiembre de 1905 cuando se constituye legalmente la Compañía Carbonífera de Lirquén declarada mediante un Decreto Supremo.

Si bien la delimitación del trabajo investigativo es de segunda mitad de siglo XX, me pareció pertinente comenzar con el legado que dejó la empresa carbonífera en Lirquén, la cual no fue menor, pues tuvo una duración mayor a un siglo en la zona y donde se evidenció un importante movimiento laboral que no solo produjo trabajo a los habitantes de Lirquén y alrededores, sino que sirvió de ayuda a empresas de Penco, como Fanaloza y Refinería de azúcar de Penco, pues proveyó de su materia prima a estas y es en 1924 cuando la Compañía de Refinería de Azúcar (CRAV) compra la Compañía carbonífera de Lirquén, la cual continuo con sus trabajos extractivos gracias a dicha compra, pues la Compañía vivía con ciertos problemas económicos, no obstante no lograron soslayar los problemas debido a que se encontraban en una constante competencia con la mina de Lota y Coronel y la empresa de Ferrocarriles del Estado les dejó de comprar carbón. Ya a fines de la primera mitad del siglo XX es cuando se reactiva la compañía en ámbitos sociales, pues en 1942 se funda el Club Deportivo “Minerales”<sup>28</sup> y también se inician publicaciones del periódico el “Carbón de Lirquén”<sup>29</sup> y por otra parte se construye un teatro para los trabajadores, además de estas acciones y reforzamiento social que tuvo la Compañía carbonífera se debe destacar que para el año 1945 la compañía carbonífera contaba con un puerto de pequeña magnitud, pues su muelle era de corta distancia y solo funcionaba como puerto carbonífero, también se puede apreciar la entrada de la mina en 1945, en la imagen 1.

---

<sup>28</sup> Publicaciones mensuales del Club Social de la Compañía Carbonífera de Lirquén. (1941-1944). (imágenes)

<sup>29</sup> *Ibid.*



(imagen 1, extraída de <http://patrimonioindustrialbiobio.cl/carbonifera-de-lirquen/> )

## 2.2 - Fábrica de Vidrios Lirquén

Otra de las empresas que se instaló en Lirquén fue la Fabrica Vidrios Lirquén, que tuvo su fundación en el año 1933, aproximadamente unos 20 años antes de la instalación de Puerto Lirquén, la Fabrica al igual que la Compañía carbonífera proveyó de trabajo a los pobladores de la zona y trajo a Lirquén un tipo de trabajo más especializado que el trabajo en la mina y abrió un nuevo campo laboral en la zona y me refiero a la zona de Lirquén, pues en Penco ya se encontraban presente 2 grandes empresas, Fanaloza y la CRAV, que se situaban en las zonas limítrofes del sector urbano de Penco, que vendría siendo hoy en día el centro de la comuna de Penco. Ahora bien, aparte de abrir un campo laboral nuevo la Fábrica de Vidrios contribuyo a dispersar el trabajo en el pueblo, pues antes de su llegada casi la totalidad del trabajo se concentraba en la Compañía carbonífera de Lirquén, además sirvió como un impulso a la economía y trabajo del pueblo, ya que a pesar de tener una fuerte presencia laboral la mina de Lirquén, esta se encontraba con varios problemas económicos desde hace unos años como ya se mencionó más arriba, por ende es importante la presencia de la Fábrica de Vidrios en la zona. No obstante, su presencia no fue y no es tan relevante e importante como Puerto Lirquén.

### 2.3 – Puerto Lirquén: 1950 - 2000

Ahora bien, para analizar Puerto Lirquén se debe describir a grandes rasgos los inicios y la historia del mencionado puerto y destacar hitos y figuras que marcaron su historia en la segunda mitad del siglo XX, dicho esto se debe remontar a los primeros años de la segunda mitad del siglo XX, al año 1953, año en que la Compañía carbonífera de Lirquén decide alargar su muelle “para permitir el atraque directo de naves, evitando así el uso de lanchones para el embarque de carbón. En un principio a través del Puerto se embarcaba carboncillo extraído de las minas, fosforita y azúcar en sacos.”<sup>30</sup>, sin embargo al pasar los años la mina ya no parecía sostenerse y es entre los años 1957 y 58’ cuando el puerto comenzó a funcionar como puerto comercial y los embarques se cambiaron de carbón a trigo y fertilizantes, cabe mencionar que la mina de carbón cesó sus funciones entre 1957 – 1958, por ende tuvo una duración en sus trabajos extractivos mayor a un siglo, cuestión no menor debido al material, el cual no era el de mejor calidad en la región del Bio-bio. Ahora bien, retomando al puerto y las figuras importantes, resalta el nombre de Jaime Lea-plaza Saenz, quien contaba con el título de ingeniero civil y es en el año 1957 cuando asume como Gerente General del puerto y se preguntaran ¿Por qué resaltar la figura de un Gerente?, esta interrogante se responde con las acciones que él hizo mientras estuvo en ese puesto, pues estuvo por 35 años al mando del puerto, además sus acciones tuvieron mucho que ver con Lirquén, en donde realizó transformaciones de carácter urbano y social, punto del cual se ahondara más adelante. Por otra parte, continuando con la línea de los embarques y productos que llegaban al puerto en sus comienzos se encuentra una de las materias primas que le hacen fama a Puerto Lirquén, hablo de la madera aserrada y tras este producto, le siguieron embarques de papel y celulosa, es importante recalcar y destacar que el trabajo en la zona significó una transición del trabajo minero al trabajo marítimo. En los primeros años de funcionamiento, el puerto contaba con una estructura abierta o más bien un puerto abierto, casi como un puerto natural donde podían circular tanto trabajadores como personas naturales, puesto que no contaba con un acceso de carácter privado, pues tenía una estructura o lineamiento de puerto antiguo y me refiero a puerto antiguo dada esa característica de ser un puerto abierto a la ciudad o zona en la que se emplaza y al correr de los años comenzó a cerrarse y a privarse más su acceso, además de

---

<sup>30</sup> Puerto Lirquén S.A. Sección Quiénes Somos, s.f. <https://www.puertolirquen.cl/quienes-somos/> , consultado el 18 de Mayo de 2020.

privar el recinto que comprendía el puerto, este comenzó a crecer, pues “en 1984 se amplió el muelle 1 a 4 sitios lo que permitió triplicar la carga movilizada por el puerto”<sup>31</sup>, además “junto a la ampliación del muelle fue necesario también habilitar nuevos patios y bodegas para poder recepcionar y almacenar el creciente volumen de carga, así como adquirir nuevos equipos para la operación”<sup>32</sup>, lo que significó un crecimiento exponencial tanto en estructura como la movilización de carga del puerto, es importante recalcar que para ese año Puerto Lirquén era uno de los pioneros en la Región del Bio-bio en cuanto a la carga movilizada, pues una década antes de la ampliación del muelle, en 1974, recién se había inaugurado el puerto de San Vicente y mucho más adelante en el año 1996 entra en operaciones el puerto de Coronel, por tanto se evidencia una gran diferencia entre los puertos, ya sea por el año en que inician las operaciones y por la cantidad de carga que movilizan. Tras estos avances estructurales se presentaron otros y nuevos tipos de carga, pues “a inicios de los años ´90 comienzan a llegar a la región los primeros servicios de contenedores, siendo Puerto Lirquén pionero en la región en la atención de naves de este tipo. A partir de 1993 la movilización de contenedores en la región ha[bía]crecido constantemente con incrementos sostenidos en los últimos años”<sup>33</sup>, lo cual contribuyó aún más al fortalecimiento del puerto como uno de los más importante y primordial de la zona. Es así como continua con un crecimiento que pareciera no terminar, pues el puerto realizó cambios de infraestructura en sus patios y bodegas, lo cual conllevó al mejoramiento en el atraque de los navíos, por lo que entre los años 95’ y 96’ se construyó “el muelle N°2 con dos sitios de atraque”<sup>34</sup>, además “se ensanchó posteriormente este mismo muelle para permitir la operación de las dos grúas móviles”<sup>35</sup> que fueron adquiridas en el año 2000 para “el manejo de contenedores a altas velocidades; se habilitaron nuevos patios y se pavimentaron otros ya existentes, se construyeron nuevas bodegas para la celulosa, maderas secas, remanufacturas y tableros principalmente”<sup>36</sup>, por tanto para el año 2000 Puerto Lirquén, abarcaba bastante territorio dentro de Lirquén con sus patios, ya sean techados o no, con sus inmensas bodegas y con un segundo muelle que permitió el incremento de trabajo.

---

<sup>31</sup> *Ibid.*

<sup>32</sup> *Ibid.*

<sup>33</sup> *Ibid.*

<sup>34</sup> *Ibid.*

<sup>35</sup> *Ibid.*

<sup>36</sup> *Ibid.*

El crecimiento constante que tuvo y tiene Puerto Lirquén no es un hecho aislado, ya que vino de la mano de un crecimiento regional, esto se debe a que en la Región del Bio-bio desde los años 50' se comienza a dar un proceso de desarrollo a nivel industrial y en el año 50' donde ya se encuentra presente la Compañía de Aceros del Pacifico (CAP) en la zona de Talcahuano, lo que convierte a Concepción y Talcahuano en polos industriales, puesto que hay actividad portuaria, cuentan con una red de caminos y ferrovías lo que a su vez conlleva a una expansión urbana, por ende el Gran Concepción, es decir, Concepción, Talcahuano, Chiguayante, Coronel en ese entonces y Penco se ven envueltos en un desarrollo a partir de los 50', dicho desarrollo se evidencio en el movimiento laboral y la instalación de industrias, además los censos realizados arrojaron la información acerca del trabajo en la zona, pues en la comuna de Penco para el censo del 52' cerca de un tercio de la población se dedicaba al trabajo de tipo industrial, lo que llevaba a un considerable porcentaje de la población a trabajar en la actividad industrial. Por otro lado, Concepción pasa de predominar la actividad industrial a la de servicios y el movimiento laboral de tipo industrial se localiza en su mayoría en Talcahuano, por lo que se da una predominancia de servicios e industrias en el Gran Concepción lo que lleva a considerarlo como la ciudad del desarrollo, en donde se da una etapa de economía abierta, con Concepción y sus servicios, Talcahuano y las industrias, Penco y la cerámica, Lirquén y su puerto y Chiguayante y la zona que hoy comprende San Pedro de la Paz con una expansión residencial, por lo tanto, hay servicios, industrias, puertos, zonas residenciales en expansión y un gran flujo de movimiento laboral, se podría considerar que si era la ciudad del desarrollo y que el crecimiento en la actividad portuaria y el mismo puerto no solo se hizo presente en Lirquén, sino que vino acompañado de otros elementos a nivel regional.

## CAPITULO 3 - Ex portuarios y sus memorias: *trabajo, identidad y transformaciones territoriales.*

### 3.1 - El inicio del puerto según sus trabajadores

Tras el capítulo anterior, se pone en evidencia un crecimiento sostenido en infraestructura, nuevas tecnologías y movilización de cargas en el puerto, no obstante, la historia del puerto no se basa solo en infraestructura, las nuevas tecnologías, la cantidad de carga, la comparación con otros puertos de la zona o el número de barcos que pueden atracar, sino que hay una parte importante de su historia que ha sido invisibilizada y hablo de los trabajadores del puerto, personas que fueron parte de la historia y de los cuales no se ha investigado casi nada, por lo que no se les ha dado importancia a su participación dentro del puerto y de su historia y que a su vez recae en la historia de Lirquén, ahora bien lo que se busca en esta investigación es darle importancia a este actor social, que como ya he mencionado, estaba invisibilizado y es aquí donde tiene cabida la historia oral y la memoria colectiva.

Si bien, ya se habló de como inició la actividad portuaria en Lirquén, me parece pertinente exponer el caso de uno de los ex portuarios, quien comenzó su relato hablando de los inicios del puerto, este hombre, es don Juan de Matas Cortes, de 76 años de edad, quien ingreso a trabajar al puerto entre los años 59' y 60', pues bien, su relato comienza así:

“El puerto tuvo el inicio junto con la compañía Carbonífera el año 45' cuando el puerto empezó como puerto carbonífero y ya en el 59' entro a ser puerto comercial, el año 58', 59' empezó con la descarga del azúcar, Puerto Lirquén era consorcio con la compañía de azúcar, con la CRAV, aparte de eso era socio con la compañía cemento Melón La Calera. El año 58' paró la mina y Lirquén se dedicó como puerto comercial al desembarco de naves mercantes, vienen los primeros trabajadores portuarios. Se formó como un primer sindicato de estibadores el año 50' en Penco, después viene el de movilizadores, ese se fundó el año 53', una vez formado los sindicatos el puerto se fue ampliando con diferentes materias de descarga, después del azúcar empezó la descarga de fertilizante; primero fue la descarga de trigo, llegaba trigo del extranjero, la primera movida de carga fue el trigo después ya vienen los fertilizantes y después

viene la madera dimensionada, ósea madera aserrada, después empieza más grande el puerto con la carga de la celulosa y el papel, ahí ya pasa a ser un puerto comercial”<sup>37</sup>

En este punto, se pone en evidencia la importancia de los trabajadores portuarios en la historia de Lirquén, por la información obtenida y por el conocimiento que abarca este antiguo portuario y porque da cuenta de la relevancia de la historia oral para la investigación, pues arroja datos muy específicos, como la creación de los sindicatos y del tipo de carga que comenzó movilizándolo el puerto.

Ahora bien, el puerto trajo consigo un gran flujo de movimiento laboral en Lirquén e incluso lo dice uno de los ex trabajadores del puerto, pues relata que “Trajo harto trabajo el puerto, porque el muelle era corto, lo alargaron para atracar 2 barcos, uno a cada lado, antes podía trabajar un solo barco, después hicieron otro muelle, pusieron las grúas para container, había harta pega”<sup>38</sup>, también se dio un cambio de trabajos enfocados hacia el puerto y en este cambio laboral está don Manuel Estuardo de 83 años de edad, quien comenzó a trabajar en el puerto en el año 1961, él trabajó primero en la fábrica de Vidrios Lirquén, que en esos años tenía el nombre de Fabrica de Vidrios Planos. Su ingreso al puerto de Lirquén es un tanto anecdótica, ya que, relata él que:

“un día venía llegando un barco a buscar carbón, porque antes había una mina de carbón y fui a echar una mirada para allá yo, como yo conocía a los guardias que estaban ahí me decían, no, pase nomas amigo Estuardo, fui a mirar el atraque del buque, llegaban buques chicos en ese tiempo y había un señor; me acuerdo siempre del nombre, Altamirano, ese estaba haciendo la lista de los tractoristas para trabajar en el buque [...] y dijo (Altamirano) me falta un tractorista y un cabro que estaba al lado mío le dijo: señor este es tractorista, porque a mí me habían visto trabajar en la fábrica en un tractor, le dije no señor si yo vine a echar una mirada para acá nomas, (Altamirano) y ¿en dónde trabaja usted?, en vidrios planos; y ¿Por qué dejo de trabajar?, le conté yo, ahí está el tractor y tome 4 carros y vaya a cargarlos al tiro me dijo y siga trabajando..”<sup>39</sup>

---

<sup>37</sup> Com. Pers. Juan de Matas Cortes. Lirquén, 17 de marzo de 2020.

<sup>38</sup> Com. Pers. Manuel Estuardo. Lirquén, 17 de marzo de 2020.

<sup>39</sup> *Ibid.*

Aquí se pone en evidencia cómo funcionaba un poco el puerto y una de sus características, pues era prácticamente un puerto abierto, no era un recinto privado como lo es hoy en día, otro ex portuario relata lo mismo en su testimonio, pues dice que “antes el puerto estaba abierto a cualquier persona”<sup>40</sup>, además de esto, hay otros casos de personas que ingresaban a trabajar desde muy joven, como don Enrique Pereira Correa de 68 años de edad, quien relata que empezó “a trabajar en el puerto de Lirquén a la edad de los 13 años”<sup>41</sup> y dentro de su testimonio también se aprecia la característica de puerto abierto, ya que, dice que:

“donde me crie yo, yo me crie en plena playa [...] y de ahí salíamos a la arena y de la arena estaba cerquita el agua, entonces ¿porque entro a trabajar yo a temprana edad? Porque resulta que, que es lo que pasaba, que el puerto en ese tiempo siempre le faltaba gente, entonces no miraban la edad, me recuerdo cuando cabro, uno saltaba el cerco iba para donde el que daba la nombrada y como faltaba gente, claro que lo ubicaba en que pega podía hacer, anda a barrer, anda a coser sacos”<sup>42</sup>

Con su relato, se da cuenta que prácticamente cualquiera podía trabajar, obviamente a los más jóvenes como el caso de don Enrique, los enviaban a realizar trabajos livianos.

Por otra parte, si uno se pregunta ¿Cómo era la vida al interior del puerto, antiguamente? ¿fue dura? No habría una respuesta, ya que no se sabría sin la fuente primaria, que son los ex portuarios y si se les pregunta, dirán cosas como: “sí, porque no solo trabajaba en grúa, porque yo también trabajaba en sacos al hombro...”<sup>43</sup>, “la mayor parte de las cargas que se movilizaban en el puerto era casi todo a pulso”<sup>44</sup>, “era pesado el trabajo, era cargar carros, camiones y bandeja...”<sup>45</sup>, “...se sacaba la mugre trabajando...”<sup>46</sup>. Entonces al interior del puerto la vida era dura, el trabajo pesado, características del puerto que no tienen que ver con datos ni estadísticas, sino que con los trabajadores y es eso lo que se busca en la investigación, evidenciar la vida al interior del puerto y de cómo este impactó en Lirquén.

---

<sup>40</sup> Com. Pers. Juan Chacón. Lirquén, 16 de marzo de 2020.

<sup>41</sup> Com. Pers. Enrique Pereira. Lirquén, 15 de marzo de 2020.

<sup>42</sup> *Ibid.*

<sup>43</sup> Com. Pers. Manuel Estuardo. Lirquén, 17 de marzo de 2020.

<sup>44</sup> Com. Pers. Enrique Pereira. Lirquén, 15 de marzo de 2020.

<sup>45</sup> Com. Pers. José Espinoza. Lirquén, 17 de marzo de 2020.

<sup>46</sup> Com. Pers. Sergio Sanhueza. Lirquén, 15 de marzo de 2020.

### 3.2 - El trabajo al interior del puerto: condiciones laborales

Continuando con la vida portuaria, otro de los aspectos que tienen cabida dentro de esta, es la distribución de los trabajos al interior del puerto, en primer lugar, el puerto contaba con sindicatos de trabajadores, estos sindicatos eran los sindicatos de movilizadores y estibadores, dichos sindicatos contaban con una cierta cantidad de socios, “el sindicato de movilizadores eran 65, el de estibadores era un poco más, porque se ocupaba más gente”<sup>47</sup> y también estaban los “pincheros”, estos eran trabajadores ingresaban a veces al puerto, esto se debe a que ellos no pertenecían a ningún sindicato y los sindicatos tenían la preferencia en la nombrada, que era la lista de los que salían llamados a trabajar, en resumidas cuentas, los que pertenecían a los sindicatos eran contratados y los pincheros no, solo dependían de si los llamaban o no y esto se evidencia en los mismos testimonios, ya que uno de los ex portuarios relata que: “trabaje en el puerto de Lirquén [...] como pinchero, trabajé un tiempo y como éramos pincheros, eventuales, entonces no siempre nos daban pega, entonces uno se buscaba otra alternativa de pega o de otra empresa, pero de ahí mismo del puerto.”<sup>48</sup>, por ende, era muy distinto pertenecer a un sindicato que se pinchero. Por otra parte, no cualquiera ingresaba a los sindicatos, les exigían ciertas cualidades, como por ejemplo, ser bueno para el trabajo, una presentación intachable, lo cual se evidencia en los testimonios de los ex portuarios, quienes relatan “los primeros viejos que pasaban por el sindicato no tenían que tener ni cicatriz en la cara y tenía que ser intachable”<sup>49</sup> otro dice que “si sos bueno para la pega los viejos te dejaban, los sindicatos eran los que mandaban el tema”<sup>50</sup>, pero “si sos bueno para esto (tomar) estas jodido”<sup>51</sup>, es decir, debían ser buenos para el trabajo y como se relata ahí, no ser bueno para beber alcohol, eso significaba que no lo tomarían en cuenta en los sindicatos.

Ahora bien, retomando el punto de la distribución de los trabajos, los movilizadores, eran los que trabajaban al costado del barco, es decir, en el muelle y los estibadores trabajaban al interior del barco y funcionaba así: “cuadrillas de 8 hombres al costado de la nave, en el muelle, más las cuadrillas que trabajaban dentro de los barcos, los estibadores, que también

---

<sup>47</sup> Com. Pers. Juan de Matas Cortes. Lirquén, 17 de marzo de 2020.

<sup>48</sup> Com. Pers. Sergio Sanhueza. Lirquén, 15 de marzo de 2020.

<sup>49</sup> Com. Pers. Juan de Matas Cortes. Lirquén, 17 de marzo de 2020.

<sup>50</sup> Com. Pers. Juan Chacón. Lirquén, 16 de marzo de 2020.

<sup>51</sup> *Ibid.*

eran de 8”<sup>52</sup> y otro de los ex portuarios relata que “las cuadrillas en las bodegas eran 8 personas que trabajaban abajo y arriba que era en cubierta, trabajaban 3, 2 huincheros más un portalonero”<sup>53</sup>, es clara la diferencia de personal entre ambos testimonios, pero hay diferencia de edades, lo que significa que puede variar la cantidad de trabajadores en una cuadrilla o la otra, pero a fin de cuentas el sistema de trabajo al interior del puerto funcionaba así, sacar la carga de la nave, trabajo de los estibadores, quienes se ubicaban en la cubierta y bodega del barco, y movilizar la carga hacia los patios y bodegas del recinto, trabajo de los movilizadores, en todo este entramado, se incluye la utilización de tractores, colosos y grúas, otro de los trabajos que se realizaban, era la descarga de los carros del ferrocarril, ya que también llegaban cargas desde los ferrocarriles, este trabajo se distribuía en un hombre por cada carro, por ejemplo si llegaba “una trenada de la Cmpc, llegaban 4 carros, te pedían 4 carperos, después llegaba otra trenada, de la otra empresa, si eran 2 carros, te pedían 2 carperos”<sup>54</sup> y así era el sistema de trabajo en ambos sectores del puerto.

Aparte de la distribución y sistema de trabajo, las condiciones laborales en esos años no era la mejor, puesto que no había mayor seguridad, como la hay hoy, por ejemplo, uno de los trabajadores antiguos relata en su testimonio que: “tirábamos la carga con los tractores pelaitos nomas, después casi al final, se vinieron a techar [...] de repente los colosos los tirabas y se podían mandarse al agua, si cayó un compañero, que se cayó al agua ”<sup>55</sup>, otros ex portuarios comentan que: “en esos años habían muchos accidentes, accidentes de muerte, nadie le advertía el peligro a otro...”<sup>56</sup>, “habían accidentes mortales, por ejemplo habían venenos que llegaban al puerto como la escoria de Thomas...”<sup>57</sup>. Por los tanto se entiende que la seguridad en ese tiempo era mínima, si no es que nula, debido a los accidentes de tipo mortales. Siguiendo la línea del trabajo al interior del puerto, antes no existía un sistema de turnos como en la actualidad, pues al día de hoy, existen 3 turnos al interior del recinto, turno de mañana, turno de tarde y turno de noche, cada turno de 8 horas, en cambio antes, el sistema funcionaba con un solo de turno diario, relatan los ex portuarios que “trabajábamos de las 8 de la mañana hasta las 9 de la noche y se tenía media hora para almorzar y un cuarto de hora

---

<sup>52</sup> Com. Pers. Juan de Matas Cortes. Lirquén, 17 de marzo de 2020.

<sup>53</sup> Com. Pers. Enrique Pereira. Lirquén, 15 de marzo de 2020.

<sup>54</sup> Com. Pers. Juan Chacón. Lirquén, 16 de marzo de 2020.

<sup>55</sup> Com. Pers. José Espinoza. Lirquén, 17 de marzo 2020.

<sup>56</sup> Com. Pers. Manuel Estuardo. Lirquén, 17 de marzo de 2020.

<sup>57</sup> Com. Pers. Juan de Matas Cortes. Lirquén, 17 de marzo de 2020.

para tomar once”<sup>58</sup> y en ocasiones trabajaban más horas de las que les correspondían, porque “si el buque había que apurarlo se trabajaba hasta la hora de remate, hasta que el buque se iba, entonces se trabajaba toda la noche, se trabajaba hasta las 2 de la mañana”<sup>59</sup>, por ende era sacrificado y riesgoso el trabajo en el puerto, pero eso significaba que también se ganara una buena paga, ya que como dice don Juan de Matas Cortes “trabajábamos de las 8 a las 9 de la noche, por eso se ganaba plata porque se trabajaba de corrido”<sup>60</sup>, así que antiguamente se ganaba un buen dinero, entonces el puerto generó hartó trabajo y esto se puede inferir de los testimonios ya citados, trabajaban bastante, uno de los ex portuarios comenzó desde muy joven a trabajar, esto se debía no solo a la falta de personal al interior del puerto, sino que también a la gran cantidad de trabajo que se requería, también se movilizaba hartó personal, ya que no solo trabajaban los contratados, es decir, los que pertenecían a los sindicatos, sino que se hacían presente los pincheros y/o eventuales, quienes en ciertas ocasiones debían trabajar por empresas externas al interior del puerto y en este punto se encuentra el caso de uno de los ex trabajadores del puerto, se habla de don Sergio Sanhueza de 53 años de edad, quien trabajó en la década del 90’ en el puerto, por una empresa externa, en donde realizó distintos trabajos, pues esa es una de las características de los pincheros y lo relata en su testimonio don Sergio, “puede haber eventuales que hacen la misma pega que un contratado, entonces el eventual por lo general va a todas las pegas, va de movilizador, va de operador”<sup>61</sup>, es decir, los pincheros realizaban casi todo tipo de trabajos.

Anteriormente se expuso en el punto de los sindicatos, que estos eran los que prácticamente mandaban al interior del puerto, es decir, tenían cierto poder y en uno de los testimonios se evidencia este hecho, puesto que en ciertas ocasiones los portuarios contratados, le pagaban a otra persona para que les hiciera el turno, como una suerte de subcontratación, pues:

“ellos tenían el *medio pollo*, ellos, por ejemplo, te contrataban por el turno y era tanto el poder que tenían, no sé, los sindicatos, que ellos le pagaban a otra persona para que hicieran tu turno, por ejemplo, si te pagaban 20 lucas a ti, ellos van, te contrataban a otra persona y le decían, ya te doy 7 lucas y me haces el turno, entonces venia la otra

---

<sup>58</sup> Com. Pers. José Espinoza. Lirquén, 17 de marzo de 2020.

<sup>59</sup> Com. Pers. Juan de Matas Cortes. Lirquén, 17 de marzo de 2020.

<sup>60</sup> *Ibid.*

<sup>61</sup> Com. Pers. Sergio Sanhueza. Lirquén, 15 de marzo de 2020.

persona y le hacia el turno y él se ganaba el resto, esas eran características muy antiguas de los viejos antiguos”<sup>62</sup>

Se infiere que podían hacer prácticamente lo que querían estos trabajadores antiguos, era tan así que hasta tenían un término para hacer esa subcontratación, el *medio pollo*, y ni siquiera pagaban el turno completo, solo una parte, esta característica es bastante peculiar, puesto que se enmarca en un hecho poco visto. Otro de los aspectos al interior del puerto que se debe tomar en cuenta, son los periodos por lo que pasaba el puerto, este tenía dos periodos, los cuales consistían en la cantidad de trabajo anual, que se relaciona con la llegada de los buques al puerto, relata uno de los ex portuarios que “el periodo fuerte eran, digamos marzo a noviembre; diciembre, enero, febrero, era muy lento porque no había ni tanta nave, ni tanta pega”<sup>63</sup>, lo que indica que antes habían meses buenos y malos, obviamente el periodo bueno era de más meses, ya que comenzaba en marzo y terminaba en noviembre, lo que deja a los meses desde diciembre a enero como los meses de poco movimiento laboral, por lo que se evidencia un gran flujo de trabajo durante casi todo el año y una disminución de este en unos pocos meses del año.

### 3.3 - Ley 18.032: crisis portuaria y pago de sueldos

Ahora que ya se explicó a través de los testimonios, como era el sistema de trabajo, la distribución, quienes conformaban las cuadrillas, los sindicatos, los pincheros, la cantidad de trabajo, los periodos de mayor y menor trabajo, la seguridad. Queda otra interrogante por responder, pues ¿Cómo era pagado el trabajo en el puerto? En este punto, hay diferentes versiones, esto también influye en la edad, y el año de ingreso al puerto, pero hay un punto en común en los testimonios, se trata de la ley 18.032, de la cual se hablará más adelante, pues bien, dentro de los sueldos y pagos a los trabajadores hay un ex trabajador que relata en su testimonio que:

“Había que trabajar bastante, porque la mayor parte de los gananciales que ganaban los trabajadores o le pagaba el puerto en esos años era todo a base de tonelaje, ósea si yo trabajaba, si yo rendía, se entiende que mi economía era mejor, mi renta mi sueldo

---

<sup>62</sup> *Ibid.*

<sup>63</sup> *Ibid.*

era mejor, ahora si yo era un flojo o un quedado mi renta no era muy buena [...] entonces antes yo me hacia mi plata, yo tenía que hacerme mi plata”<sup>64</sup>

Entonces, el pago del salario en este caso, dependía de la cantidad de carga que movilizaba en el horario de trabajo, por lo que si trabajaba bien y trabajaba bastante su salario iría en aumento siempre dependiendo de la cantidad de carga que movilizara, otro de los ex portuarios, don Manuel Estuardo, relata que cuando ingresó al puerto, trabajó “5 turnos y cada turno era de 12 horas, cuando el buque se iba, a las 24 horas después, pagaban, cuando me fui a pagar, un sobre de billetes de a 5 pesos y de a 10 pesos, buta con esa plata tenía para estar dos meses afuera”<sup>65</sup>, lo que indica que en ese entonces, unos cuantos turnos trabajando en el puerto servían para mantenerse, en este caso, dos meses sin trabajar, por otra parte el pago por el trabajo sirve para hacer comparaciones como lo relata don Juan de Matas Cortes, quien cuenta que:

“Se ganaba plata bastante plata, yo puedo decir que en unos turnos como capataz me tocó en el muelle de cosaf, por ejemplo, en ese año en 3 turnos que hice de capataz y 2 de obrero, en ese tiempo, gané 125mil pesos, el precio de un auto Lada valía 90, entonces la situación era muy buena en los puertos, se ganaba mucho [...] estamos hablando del año 65’ para arriba hasta el 70’.”<sup>66</sup>

Aquí se entiende que la situación del puerto era muy buena en esos años, lo que significaba que los trabajadores también se veían beneficiados por ese bueno pasar, a tal punto que en 5 turnos, con diferentes cargos, se podía ganar esa cantidad de dinero y como hace la comparativa de un vehículo con lo que obtuvo, es impresionante la cantidad de dinero que ganaban los portuarios en esa época, no obstante, don Sergio Sanhueza no lo vivió así, puede ser el hecho de haber sido pinchero y no contratado, pero según su experiencia “la gente si, se sacaba la mugre trabajando y lo que ganaba no es nada”<sup>67</sup>, por ende, él vivió otra etapa del puerto, donde la paga no era tan buena como en años anteriores o como lo relatan otros trabajadores, quienes habían ingresado al puerto antes del 70’.

---

<sup>64</sup> Com. Pers. Enrique Pereira. Lirquén, 15 de marzo de 2020.

<sup>65</sup> Com. Pers. Manuel Estuardo. Lirquén, 17 de marzo de 2020.

<sup>66</sup> Com. Pers. Juan de Matas Cortes. Lirquén, 17 de marzo de 2020.

<sup>67</sup> Com. Pers. Sergio Sanhueza. Lirquén, 15 de marzo de 2020.

Por otra parte, existe otra arista que se conecta y tiene relación con la ganancia y pagos del puerto hacia sus trabajadores, se habla de las jubilaciones, pues antiguamente los portuarios contaban con un convenio, el cual consistía en una jubilación a temprana edad, pues los portuarios antiguos se jubilaban a la edad de 55 años y esto lo dan cuenta los testimonios de los ex portuarios, pues don Juan de Matas Cortes dice que “Antes los trabajadores portuarios tenían convenio y jubilaban a los 55 años, entonces el que cumplía 55 años como los dineros que se ganaban esos tiempos, estoy hablando hasta el año 65’ más o menos, el que salía jubilado, salía bien jubilado en ese tiempo [...] y se hacía unos cálculos de los últimos 36 meses para obtener su pensión”<sup>68</sup>, don Juan Chacón relata que “antes nos jubilábamos por los últimos 3 años, entonces el sindicato a ti te nombraba a las partes mejores, donde ganaban más dinero y tenía un tanto porcentaje cuando *sos* capataz y después ya te ibas, pero te ibas seguro porque sacabas un buen billete”<sup>69</sup>, por lo que se entiende que el convenio trabajador-empresa era muy bueno, se jubilaban a una buena edad y su pensión era una seguridad para el bolsillo, además existía ayuda por parte del sindicato.

No obstante, esta buena situación portuaria no duraría mucho, puesto que, tras el golpe de estado del año 1973, el país se vio envuelto en un gran cumulo de cambios, tanto a nivel político como laboral y económico y dentro de los aspectos laborales se encuentra la ley 18.032, ley publicada el 25 de septiembre del año 1981 y tiene por título: Establece normas sobre trabajadores portuarios, la cual consta de varias modificaciones para los portuarios, pues en el artículo 1º, letra b) dice lo siguiente: “Sustitúyese en el Párrafo 6 del título “De los trabajadores marítimos” por “De los trabajadores embarcados o gente de mar y de los portuarios””<sup>70</sup>, este es un cambio menor y casi de sin importancia, puesto que se les modifica el título de trabajadores marítimos a trabajadores portuarios, lo cual no es relevante a nivel laboral. Otra de las modificaciones presente en esta ley, es la siguiente:

“Agrégase al artículo 162-B el siguiente inciso segundo: “Para desempeñarse como trabajador portuario se requerirá de un “permiso de trabajador portuario”, de vigencia nacional, otorgado por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, quien deberá concederlo a todo

---

<sup>68</sup> Com. Pers. Juan Chacón. Lirquén, 16 de marzo de 2020.

<sup>69</sup> *Ibid.*

<sup>70</sup> Ley N° 18.032, 1981.

interesado, salvo que su falta de capacidad o idoneidad constituya un peligro para la seguridad de las faenas”<sup>71</sup>

Por lo tanto, en este punto, se regulariza el ingreso al puerto a través de un permiso, pero no solo se cambió el título de los trabajadores, ni se regularizó el ingreso al recinto, también se derogaron artículos de otras leyes en relación al Ministerio del Trabajo y Previsión Social, pues bien dentro de este punto, se encuentra la derogación del artículo 73 del decreto ley N° 2.756 del año 1979, este artículo consta de lo siguiente: “Las normas de esta ley no se aplicarán a los trabajadores marítimos y portuarios, ni a sus organizaciones, los que continuarán rigiéndose por las disposiciones legales que les son actualmente aplicables, por lo que no les regirán, en lo pertinente, las derogaciones establecidas en el artículo 75”<sup>72</sup>, por lo tanto, los trabajadores marítimos no se ven afectados por las derogaciones del artículo 75 del mismo decreto ley, no obstante entre las derogaciones del artículo 75, se encuentra una en particular que sí afecta a los trabajadores marítimos, pues bien, el artículo 75 dice lo siguiente: “Derógase toda norma legal o reglamentaria contraria o incompatible con lo dispuesto en esta ley y, en especial, el Libro Tercero del Código del Trabajo, la ley N° 16.625, y los decretos leyes números 198, de 1973; 2.086, de 1977; 2.376, de 1978; 2.544 y 2.545, de 1979”<sup>73</sup>, dentro de los decretos leyes, surge el decreto ley N° 2.376, el cual se relaciona con los sindicatos y los trabajadores, pues bien, en su primer artículo se expresa lo siguiente: “Asegúrase la más amplia libertad de los trabajadores para afiliarse respecto de los sindicatos que existan en el establecimiento, faena o empresa donde presten sus servicios. La afiliación y desafiliación es personal, libre, voluntaria e indelegable.”<sup>74</sup> Esto quiere decir que los trabajadores tienen libertades para afiliarse o no a un sindicato, además de ser voluntaria. entonces al aplicar la ley N° 18.032, que deroga el artículo 73 del decreto ley N° 2756, se ven afectados los trabajadores marítimos por lo establecido en el artículo 75 del mismo, por lo tanto, se llega al hecho de que los trabajadores marítimos se ven privados de la libertad de afiliarse a un sindicato de forma personal y voluntaria. Ahora bien, otro de los cambios presentes en la ley N° 18.032 es otra derogación que tiene relación con los empleadores y los

---

<sup>71</sup> *Ibid.*

<sup>72</sup> Decreto Ley N° 2.756, 1979.

<sup>73</sup> *Ibid.*

<sup>74</sup> Decreto Ley N° 2.376, 1978.

empleados, pues bien, esta derogación se encuentra en el artículo 6° de la ley, y dice lo siguiente:

“Derógase toda norma legal, reglamentaria o estatutaria que obligue a las asociaciones de empleadores del sector portuario a recibir, recaudar y pagar remuneraciones, beneficios, regalías o aportes de cualquier naturaleza que ellos sean, a los trabajadores portuarios o a las organizaciones sindicales u otras entidades que las agrupen para su reparto entre dichos trabajadores”<sup>75</sup>

En este artículo se derogan obligaciones de los empleadores para con los trabajadores, aquí los trabajadores portuarios pierden sus beneficios y regalías, y no solo se ven afectados de forma negativa los trabajadores, sino que se involucra a los sindicatos también, además de esto, se regulariza el contrato de los trabajadores y dentro de los puntos expuestos se encuentra las condiciones del trabajo, como por ejemplo, en caso de haber lluvia es decisión del empleador seguir trabajando y si este tomase la decisión de hacerlo se “pagará al trabajador un recargo de un veinticinco por ciento sobre la remuneración correspondiente a las horas trabajadas durante las precipitaciones”<sup>76</sup>, es decir, una gratificación o bono por trabajar con lluvia o precipitaciones, entonces se entiende que en este punto se mejoró la condición laboral al interior del puerto.

Tras esta exposición de algunos puntos sobre la ley N° 18.032, más arriba se dijo que el país se vio envuelto en un cumulo de cambios, la ley aplicada significó un cambio, dentro de lo que expresa el documento hay tanto cambios positivos como negativos para los trabajadores portuarios, pero ¿Qué dicen los ex portuarios acerca de esta ley?, los que vivieron la implementación de esta ley, dicen haberse visto muy afectados de forma negativa, pues relatan que les quitaron convenios, beneficios, vieron como se les bajaba la paga por el trabajo, etc.

En el caso de don Manuel Estuardo, él relata que, en el puerto de Lirquén, el pago por turno se vio considerablemente disminuido, y dice:

“Nosotros antes íbamos a trabajar y ganábamos 3mil pesos hasta la noche, 3 mil o 4 mil pesos, aplicaron la ley a los marítimos a través del país, la 18.032, quedamos todos

---

<sup>75</sup> Ley N° 18.032, 1981.

<sup>76</sup> *Ibid.*

sin pega, el puerto aquí no quería trabajar con nosotros, íbamos a trabajar a San Vicente y ganábamos por turno \$1.500 y el que quería trabajar aquí, trabajaba por \$300”<sup>77</sup>

Y al verse disminuido se vio en la obligación de ir a trabajar a otro puerto de la región, si bien, la aplicación de la ley fue a nivel nacional, el puerto de Lirquén se vio fuertemente afectado. En el caso de don Juan de Matas Cortes, relata con un poco de más detalles como fue la aplicación de la ley, y como la vivió él, pues dice que:

“El año 81’ viene un terremoto para los trabajadores portuarios, se aplicó una ley que se llama 18032, en el cual a nosotros se nos quitó el título de trabajador portuario profesional, la ley 18032, por lo tanto, nosotros empezamos de tumbo en tumbo, los convenios que habían se eliminaron, porque la 18032 dice que se elimina todo lo que sea contrato, todo lo que había con la empresa se eliminó y por lo tanto, nosotros pasamos a ser trabajadores transitorios, que la empresa tomo la nombrada y no teníamos los sindicatos la preferencia, sino que simplemente la empresa nombraba a quien quisiera.”<sup>78</sup>

Se pone en evidencia que el año 81’ con la ley N° 18.032, fue catastrófico, como un terremoto y que se vieron inmensamente afectados de forma negativa, se les quito la preferencia a los sindicatos en la nombrada y como lo dice don Juan se eliminaron contratos y convenios. Ahora bien, don Juan Chacón también recuerda como algo negativo la ley N° 18.032, pues él lo recuerda como una ley maldita, en donde le querían quitar una libreta, la cual era una especie de contrato, entonces el relata que: “pinocho me acuerdo yo siempre, nos mandó una ley que se llamaba la ley maldita que le decíamos nosotros, la ley maldita, la 18032 me acuerdo siempre”<sup>79</sup>, además cuenta que los amenazaban para entregar la libreta y les iban a descontar cierta cantidad de dinero si no lo hacían, él dice que: “nosotros estábamos cobrando un millón doscientos, un millón cuatrocientos por ahí, en esos años era plata”<sup>80</sup> y continua con su testimonio con un dialogo en donde le dicen que:

“se les descontara, del millón y tanto que nosotros reclamábamos, se les descontara dice, 50 mil pesos diarios a las personas que no entreguen la libreta, nosotros jamás

<sup>77</sup> Com. Pers. Manuel Estuardo. Lirquén, 17 de marzo de 2020.

<sup>78</sup> Com. Pers. Juan de Matas Cortes. Lirquén, 17 de marzo de 2020.

<sup>79</sup> Com. Pers. Juan Chacón. Lirquén, 16 de marzo de 2020.

<sup>80</sup> *Ibid.*

en la vida habíamos ganado 50 mil pesos diarios, nunca, entonces que paso, que se fue achicando el monto y no entregábamos la libreta, pensábamos siempre que iba a haber un arreglo, que nos iban a pagar la plata, no la pagaron, 200 lucas me dieron, se llevaron el millón y tanto de pesos, a todos a nivel nacional”<sup>81</sup>

Y no fue solo eso lo que relata don Juan Chacón, sino que se vieron afectados en otras cosas, pues, él recuerda que el puerto “se aprovechó del gobierno y bajó los sueldos, antes cuando se iba a sacar las carpas a la celulosa, era el día, pero el día más caro, \$1300 se pagaba, diario, esa era la cantidad más alta al día. \$1300, cuando llegó la ley, después nadie fue a buscar el pago, sabes ¿cuánto nos pagaban después?, \$400, \$400 de \$1300”<sup>82</sup>. Entonces esto fue muy perjudicial para los portuarios, debido a las repercusiones que hubo tras la aplicación de la ley, en donde se da cuenta de un robo prácticamente, se disminuyó el pago por turno a mucho menos de la mitad de lo que se pagaba antes incluso llegaron a recibir menos de un tercio de lo que se les pagaba antes. Otro de los ex portuarios, don Enrique Pereira comenta que:

“el año 1981 cuando el gobierno, el cual gobernaban los militares, resulta que entre los empresarios se tomaron, en este caso, del gobierno y aplicaron una ley, es decir, en ese entonces yo me ganaba por decir, desde las 8 de la mañana, porque se trabaja por sobretiempo, hasta las 9 de la noche, tenía un equivalente de mi sueldo de 15 mil pesos, diario por decir, con esa ley yo quedé ganando \$380”<sup>83</sup>

Por lo tanto, se evidencia el hecho de que la medida aplicada, es decir, la ley N° 18.032 no benefició en nada a los trabajadores portuarios. Don José Espinoza de 66 años de edad, trabajó desde el año 70’ hasta el 2001, por lo que también vivió la aplicación de la mencionada ley, él relata que: “Eso fue cuando quitaron las matrículas, eso fue negativo, pero a nivel nacional, en el tiempo de pinocho fue eso [...] se quitaron todas las regalías, si ganábamos 1000 nos pagaban 200 no más.”<sup>84</sup>. Si bien, la aplicación de la ley N° 18.032 fue algo ajeno al puerto, hablando del puerto como empresa, este no se vio afectado y los que sufrieron con la ley, fueron los trabajadores portuarios, algunos se quedaron sin trabajo, se les redujo considerablemente el sueldo, ya que el valor por turno se disminuyó a mucho menos de la mitad, se eliminaron contratos, se eliminaron convenios, se acabaron las regalías

---

<sup>81</sup> *Ibid.*

<sup>82</sup> *Ibid.*

<sup>83</sup> Com. Pers. Enrique Pereira. Lirquén, 15 de marzo de 2020.

<sup>84</sup> Com. Pers. José Espinoza. Lirquén, 17 de marzo de 2020.

y el puerto se aprovechó de la situación en ese periodo, además tras la aplicación de esta ley, se produjeron huelgas, los portuarios se movilizaron en contra de las medidas aplicadas tras la ley, de hecho don Juan Chacón en su testimonio cuenta cuando fueron a manifestarse a Talcahuano, pues dice: “los sindicatos estábamos todos en Talcahuano, un gentío, después llevamos a los cabros chicos, igual nos sacaron la cresta, a los cabros chicos, como hoy día, es la misma cuestión, nos patearon...”<sup>85</sup>, lo que da cuenta de que a la hora de exigir sus derechos, los cuales habían sido pasados a llevar, la respuesta que obtuvieron fue la represión. Por ende, se pone en evidencia que a la hora de los cambios laborales y económicos, los más afectados negativamente son los trabajadores, los obreros, y en este caso, los portuarios, actores sociales invisibilizados, a los cuales no se les dio importancia en ese momento, ya que tras los testimonios se da cuenta de que al gobierno no les importaba si los despedían, si les bajaban el sueldo y tampoco les importó a la hora de quitarles las regalías y beneficios, ni tampoco eliminar contratos y convenios.

#### 3.4 - Transformaciones territoriales: Población Jaime Lea-Plaza, Cerro La Tosca y recinto portuario.

Al inicio de la investigación se habló sobre el concepto “ciudad-puerto”, este concepto trata sobre como el puerto se relaciona con la ciudad o pueblo en el que se encuentra y dentro de esta relación se enmarcan varias aristas, como el puerto y la economía de la ciudad, el puerto y el trabajo que genera en la ciudad y también como influye el puerto en las transformaciones territoriales de la ciudad, en este caso la relación del puerto es con un pueblo, no con una ciudad, se habla de Lirquén, pueblo perteneciente a la comuna de Penco, pues bien, Puerto Lirquén se vio involucrado en varios cambios a nivel territorial en la zona que comprende Lirquén e incluso Penco, dentro de los cuales se encuentra la creación de una población en Lirquén, esta población se logró a través de una cooperativa de portuarios en conjunto con el gerente general del puerto, dicho gerente era Jaime Lea Plaza y justamente la población lleva su nombre. El motivo de porque se iba a hacer la población se debía a que Puerto Lirquén estaba en un proceso de ampliación, donde iba a demoler el recinto donde se les daba casa o

---

<sup>85</sup> Com. Pers. Juan Chacón. Lirquén, 16 de marzo de 2020.

alojo a trabajadores, entonces para mover a esas personas debían encontrar un lugar para ubicarlos, pero no solo el puerto, sino que también fue inventiva de los trabajadores portuarios. El sitio que se escogió para la instalación de las casas, antiguamente se encontraba una población minera llamada Los Zepelines, la que claramente no se encontraba en uso, de hecho, estaba demolida y el sitio ya se había convertido en una vega. La información acerca de su origen se encuentra en el Libro de Oro de Penco y cito:

“El origen de esta población se remonta a los años 1968-1969, cuando una comunidad de obreros y empleados de Muelles y Bosques de Lirquén comienza a luchar por su vivienda propia. Se reúnen con el Gerente General, Don Jaime Lea Plaza, quien vende los terrenos necesarios para la población a este grupo de obreros y trabajadores. Posteriormente se reúnen con la corporación habitacional de aquella época, quienes realizan préstamos a las familias para que comiencen su autoconstrucción. Fue así como se logra el término de la población, y su posterior fundación el 1970. Libro de oro penco”<sup>86</sup>

Como se puede apreciar en la cita anterior, esta población tiene su origen con la lucha de la clase obrera para obtener su casa propia y con la disposición del gerente del puerto, Jaime Lea Plaza, ahora bien, los ex portuarios tienen varias versiones del acontecimiento, esto se debe a que claramente vivieron experiencias distintas en cuanto a esta transformación territorial, por ejemplo, en el caso de don Manuel Estuardo, quien se vio beneficiado con una casa en el sitio recuerda que:

“el puerto empezó a modernizarse, a hacer patios, canchas, bodegas, para sacar a la gente de allá (donde quería ampliarse) mandó a construir casas aquí en la Milinca que se llama, se formó una cooperativa, la cooperativa Jaime Lea Plaza, entonces nos vinimos para acá nosotros, yo compre el sitio, todo eso de allá del recinto se demolió (recinto donde había casa para los trabajadores), el puerto me dio casa ahí. Se le compró en 95 mil escudos todo este terreno, empezando desde allá de la calle afuera hasta el final allá. Todos aportamos el billete, yo cuando compre este sitio, me pidieron 15mil pesos.”<sup>87</sup>

---

<sup>86</sup> Libro de Oro de la Historia de Penco.

<sup>87</sup> Com. Pers. Manuel Estuardo. Lirquén, 17 de marzo de 2020.

El lugar que indica don Manuel al decir desde allá afuera hasta el final se aprecia en la imagen 2, la cual consiste en una imagen tipo mapa de la población Jaime Lea Plaza, donde se pueden ver las calles y sus límites, pues el *allá afuera* de don Manuel, es el inicio de la población, la cual empieza tras la carretera principal que cruza el pueblo y *el final* de la población termina antes de que inicie el cerro.



(elaboración propia a partir de estos sitios web <http://wikimapia.org/25998111/es/Poblaci%C3%B3n-Jaime-Lea-Plaza> <http://wikimapia.org/25998111/es/Poblaci%C3%B3n-Jaime-Lea-Plaza>)

Por otra parte, don Juan de Matas Cortes dice que el puerto hizo lo siguiente: “el sitio lo vendió a los trabajadores, al sindicato de movilizadores, a los socios les vendieron el sitio ese, eso fue exclusivamente para los trabajadores del puerto, pero la población se hizo como una cooperativa.”<sup>88</sup>, por lo tanto, se pone en evidencia que el sitio era del puerto y este se los vendió a los trabajadores, pero que fue una acción en conjunto. Don Juan Chacón vivió este proceso de otra forma, puesto que expresa en su testimonio que, casi por cuestión de suerte recibieron las casas, entonces don Juan Chacón relata que:

“Estos sitios de aquí, eran del puerto, hicimos un trueque ahí, el puerto nos consiguió el dinero para que una empresa nos hiciera esta población, estas casas cuando llegaron los planos al sindicato, eran casa de material, entrada de vehículo, que nadie tenía, pero estas casa eran unas casa tipo chale, muy bonitas, resulta que había tanta plata, que agarraron un poco de plata los compadres, los que estaban construyendo, se fue en quiebra la empresa, llegó otra, hizo lo mismo, pero menos mal que agarramos casa,

<sup>88</sup> Com. Pers. Juan de Matas Cortes. Lirquén, 17 de marzo de 2020.

nos llevaron toda la plata y recibimos casas miserables, estaban todas chuecas las casas.”<sup>89</sup>

Por ende, dentro de lo que relata don Juan, se evidencia un mal manejo de la construcción de las casas, puesto que les ofrecieron una cosa, pero le entregaron algo totalmente distinto y las empresas a cargo se llevaron casi todo el dinero de las obras, entonces casi se quedan sin casas e incluso algunos portuarios tuvieron que terminarlas ellos, como en el caso de don Enrique Pereira, quien tuvo que construir su casa, él relata que:

“en conversación entre los trabajadores y Puerto Lirquén, encabezado por don Jaime Lea Plaza, se logró lo que hoy día usted puede apreciar aquí, estamos hablando sobre 40 años que vivimos aquí hicimos nuestras casas, no lo hizo el puerto, el puerto solo gestionó el asunto del terreno, en el caso mío, yo hice mi casa a ñeque siendo un obrero de Puerto Lirquén, para mí fue factible.”<sup>90</sup>

En este testimonio se vuelve a evidenciar que, para lograr la población, esta se hizo en conjunto entre trabajadores portuarios y el puerto, pero no solo fue el puerto como empresa, sino que también se hace presente la figura del Sr Jaime Lea Plaza, quien tomó las riendas del puerto de Lirquén desde el año 1957 hasta el año 1992, es decir, 35 años al mando de una empresa, entre los testimonios resalta uno, el de don Enrique Pereira, quien agradece la buena gestión del Sr Jaime Lea Plaza y también destaca “la buena convivencia que había”<sup>91</sup>, en cuanto a la buena gestión del otrora gerente general del puerto, don Enrique Pereira comenta que

“gracias a don Jaime Lea Plaza, hasta el día de hoy nosotros no pagamos agua, Puerto Lirquén tiene derecho 8 pulgadas por segundo y nosotros tenemos 4 pulgadas por segundo, es decir, nosotros no le pagamos ni un peso a nadie por el asunto del agua [...] entonces esas cosas hay que destacarlo, destacarlo porque son bendiciones y esa es a causa, me imagino, de las buenas relaciones que hubo en ese entonces entre trabajadores y puerto de Lirquén”<sup>92</sup>

---

<sup>89</sup> Com. Pers. Juan Chacón. Lirquén, 16 de marzo de 2020.

<sup>90</sup> Com. Pers. Enrique Pereira. Lirquén, 15 de marzo de 2020.

<sup>91</sup> *Ibid.*

<sup>92</sup> *Ibid.*

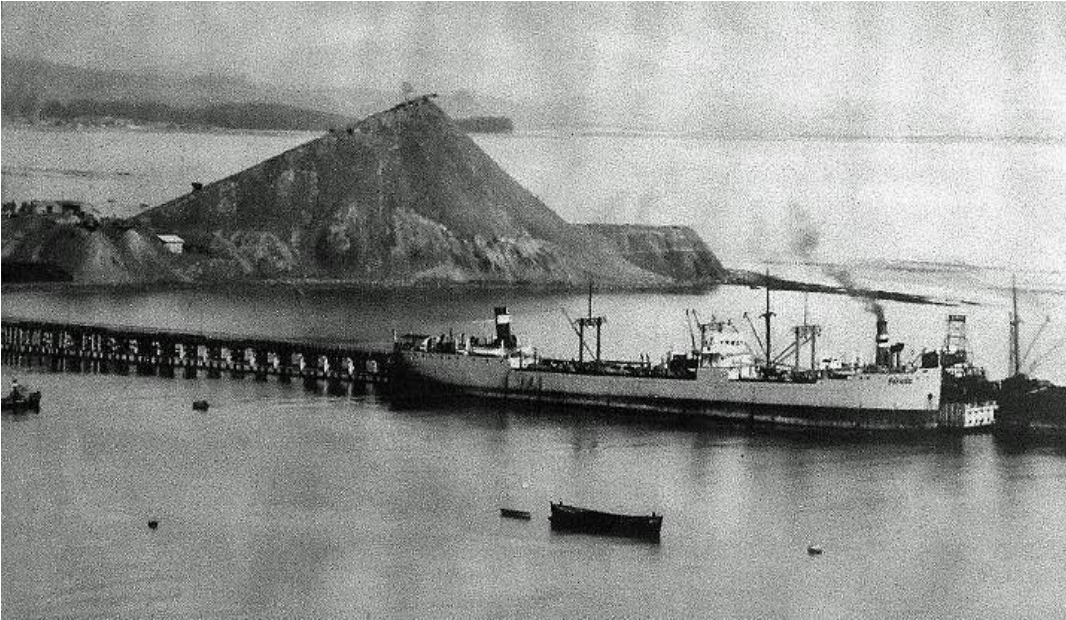
Entonces da cuenta de una buena relación empresario-trabajador, además se les otorgó un gran beneficio que hasta el día de hoy sigue vigente, por lo que es importante la figura del Sr Jaime Lea Plaza en Lirquén, no solo por el puerto, sino por sus acciones con el pueblo. Otro de los ex portuarios, don José Espinoza, también da a entender en su testimonio que existía una buena relación, ya que relata lo siguiente: “aquí mismo en la población de nosotros tenemos con ellos el agua, entonces no ha habido problemas con ellos, todo lo contrario, y eso es bueno, que nos llevemos en la población, porque aquí casi todos fuimos trabajadores antiguos”<sup>93</sup>, por ende, se infiere que en este aspecto el puerto mostró preocupación por sus trabajadores, primero al facilitar los sitios y luego dar el beneficio del agua, el cual perdura en la actualidad. No obstante, esta población posee una característica muy particular, ya que esta se empezó a construir en el año 68’ y las casas se terminaron en el año 70’, por lo que era conocida como *La Tortuga*, haciendo alusión a la lentitud de la obra, de hecho, hasta el día de hoy la población Jaime Lea Plaza es conocida como *La Tortuga*

Por otra parte, como ya se mencionó, el puerto se vio involucrado en varias transformaciones al territorio de Lirquén, pues bien, el siguiente hecho es catalogado como un daño para Lirquén, ya que el puerto derribó el cerro La Tosca entre los años 95’ y 96’ (ver imagen 3 y 4), pues bien, “El cerro la tosca fue la estampa industrial y minera de Lirquén. Se levantó con material inerte sacado de la mina junto con el carbón a lo largo de cien años. Tal vez alcanzó unos 40 metros de altura. En su cara opuesta al mar la empresa carbonífera sembró pinos, los que crecieron sin problemas, a pesar de la pobreza del suelo.”<sup>94</sup>

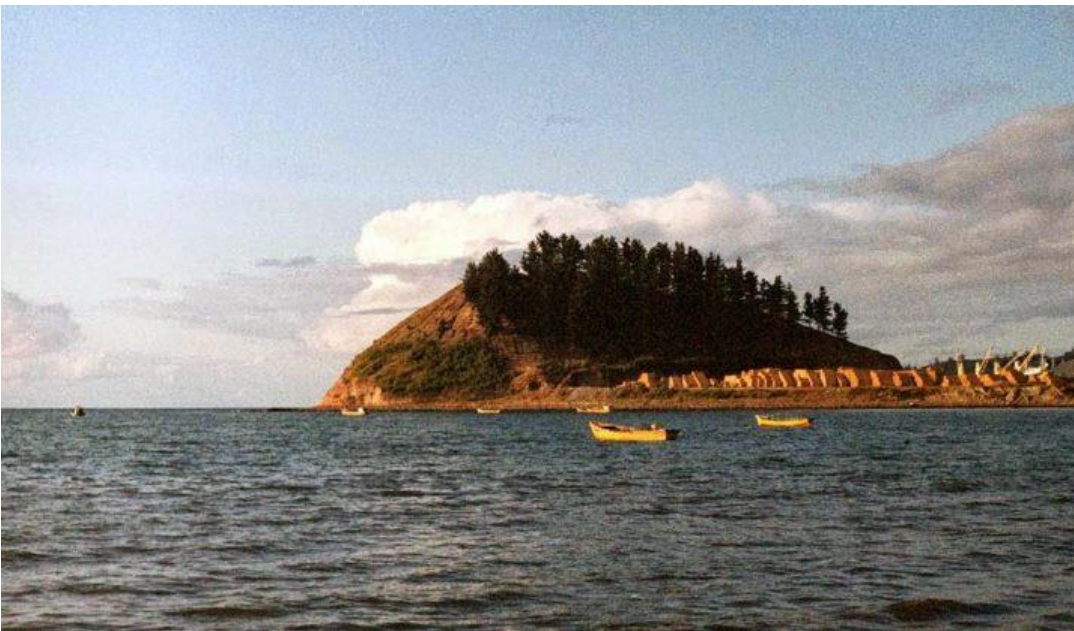
---

<sup>93</sup> Com. Pers. José Espinoza. Lirquén, 17 de marzo de 2020.

<sup>94</sup> Penco, 19 de abril de 2017, Los cambios de 50 años en Lirquén y Cerro Verde alto <http://penco-chile.blogspot.com/2017/04/los-cambios-de-50-anos-en-lirquen-y.html> , consultado el 8 de mayo de 2020.



(Imagen 3, extraída de <http://patrimonioindustrialbiobio.cl/carbonifera-de-lirquen/>)



(Imagen 4, extraída de <http://patrimonioindustrialbiobio.cl/carbonifera-de-lirquen/> )

Si bien, La Tosca no era un lugar turístico, ya que se formó a base de material inerte de la mina de carbón, al cual le plantaron pinos para que no se derrumbara, este cerro cumplía una función, era un punto de referencia para las naves que llegaban al puerto, esto lo dice don Sergio Sanhueza, quien lo recuerda como un punto negativo, pues dice:

“El mayor daño que se hizo fue haber sacado el punto de referencia que era La Tosca, el antiguo lugar donde estuvo la mina de carbón, entonces que paso, todo eso se echó abajo, estaba donde se construyó el nuevo muelle, entonces todo ese terreno era un cerro enorme que al final el puerto lo bajó e hizo sitios de acopio, esa es la mayor transformación que paso acá.”<sup>95</sup>

Por ende, se evidencia una importancia del cerro La Tosca, ya que como lo expresa don Sergio Sanhueza, era un punto de referencia y fue visto como un daño a la zona. Otro ex portuario, don José Espinoza relata que, “Todos pensábamos que nunca la iban a sacar La Tosca, porque esa era una guía de los barcos cuando llegaban, pero que, de la noche a la mañana la mandaron abajo.”<sup>96</sup>, al igual que don Sergio, coincide en que el cerro era un punto de referencia, una guía para los barcos. Por otro lado, don Juan de Matas Cortes, comenta como se formó este cerro y relata que “era toda la basura que salía de la mina de carbón, todo lo que le llamaba la tosca, era lo que no era explotable, de ahí se fue formando ese tremendo cerro, hasta que echaron todo eso y eso se transformaron en patios, bodegas...”<sup>97</sup>, entonces se evidencia un fuerte impacto cuando se derribó el cerro La Tosca, cerro que pareciera no tener importancia, debido a que se formó a base de material no explotable, podría llamarse basura también, pero cumplía una función, guía de barcos, a los cuales les servía de punto de referencia para llegar al litoral de Lirquén.

Por otra parte, los ex portuarios, destacan otras acciones que realizó Puerto Lirquén en cuanto a transformaciones del territorio, en este caso hablan de conectividad entre el pueblo de Lirquén y Penco, también con Concepción, pues bien, don Juan de Matas Cortes relata en su testimonio sobre la carretera que une Penco con Lirquén, pues dice que

“no se podía de la Desiderio Guzmán para acá que la carretera llegara, pero con la lucha de nosotros [...] entonces de la parte de la bajada del cementerio hacia Lirquén, la construyo un argentino hasta la entrada de aquí en Lirquén, se hicieron para 4 pistas, bueno eso fue un adelanto que el puerto puso y nosotros también pusimos, como el 83’ el 84’ por ahí más o menos”<sup>98</sup>

---

<sup>95</sup> Com. Pers. Sergio Sanhueza. Lirquén, 15 de marzo de 2020.

<sup>96</sup> Com. Pers. José Espinoza. Lirquén, 17 de marzo de 2020.

<sup>97</sup> Com. Pers. Juan de Matas Cortes. Lirquén, 17 de marzo de 2020.

<sup>98</sup> *Ibid.*

De este relato, se desprende una participación muy activa del puerto en cuanto a la conectividad de la zona y en la cual también formaron parte los trabajadores del puerto. Don Enrique Pereira, quien comenta que Puerto Lirquén fue participe de la construcción del camino que une Lirquén con Concepción, lo relata de la siguiente manera:

“el camino que tiene que ver Concepción-Lirquén, usted lo ve ahora, un camino de 4 pistas, anteriormente eran dos vías, una de ida y una de vuelta, los caminos muy malos, cosa que, uno de aquí de Lirquén para llegar a Concepción se embromaba mucho y hoy día usted no ve eso, en un rato está en Concepción, entonces ahí tiene que ver mucho Puerto Lirquén también, en esa carretera, no solamente el gobierno”<sup>99</sup>

Aquí se muestra otra transformación territorial de la cual fue parte Puerto Lirquén, incluso don Enrique destaca la participación del puerto en la construcción del camino que une Lirquén con Concepción, entre las demás obras relacionadas con la conectividad, don Sergio Sanhueza, comenta dentro de su testimonio que Puerto Lirquén contribuyó en la construcción de la autopista interportuaria, “con la que descongestionó Penco y Lirquén, estamos hablando por ahí, por el 95”<sup>100</sup>. Entonces el puerto, durante el año 1995 y el año 1996, se vio envuelto en una seguidilla de transformaciones territoriales, puesto que en ese periodo el puerto derribó el cerro La Tosca, contribuyó en la construcción de la autopista interportuaria, además el mismo puerto se modificó y amplió, ya que, tras eliminar La Tosca, el puerto decidió hacer un segundo muelle en ese lugar, además de patios y bodegas. Otra de las modificaciones al territorio incluye el acceso al puerto, pues este abrió otro acceso al recinto, por el mismo aspecto de la descongestión, esto se debe a que antiguamente los camiones ingresaban por el acceso de Lirquén, entonces al pasar los camiones por el pueblo hasta el puerto se producía una congestión vehicular por la zona, entonces “el puerto se vio obligado a tener la entrada sur, la que está en Cerro Verde”<sup>101</sup>, ver imagen 4.

---

<sup>99</sup> Com. Pers. Enrique Pereira. Lirquén, 15 de marzo de 2020.

<sup>100</sup> Com. Pers. Sergio Sanhueza. Lirquén, 15 de marzo de 2020.

<sup>101</sup> *Ibid.*



Imagen 5, extraída de Vásquez, Diego (2015). *Determinación de impactos Socioeconómicos en la localidad Penco – Lirquén, producto de la actividad marítimo portuaria*. Informe de proyecto de título. Facultad de Ingeniería, Universidad Católica de la Santísima Concepción, Concepción.

En la imagen 4, se aprecian 2 accesos, siendo el acceso N° 1 al que se refiere el relato de don Sergio Sanhueza, ahora bien, para el nuevo acceso el puerto no solo tuvo que pavimentar, sino que tuvo que derribar otro cerro y don Juan de Matas Cortes lo relata así: “...también para el lado de Cerro Verde, todo eso eran tremendos cerros, la playa de Cerro Verde y ahora eso, esta todo pavimentado.”<sup>102</sup>

Tras lo anterior, se evidencia de forma clara que todas las transformaciones territoriales de las que fue parte Puerto Lirquén, fueron para modificar y ampliar su infraestructura, dicha infraestructura no solo fue la ampliación de patios, creación de un nuevo acceso o colocar más bodegas, sino que para finales del siglo pasado, se crea otro muelle, el muelle N° 2 (ver imagen 6) el cual posee la característica de ser más largo que el muelle N° 1, siendo este una de las últimas transformaciones territoriales de la década de los 90’, que se concretó el año 1996, por lo que se infiere que a fin de cuentas el puerto hizo la mayoría de esas ayudas y transformaciones territoriales para su propio beneficio.

<sup>102</sup> Com. Pers. Juan de Matas Cortes. Lirquén, 17 de marzo de 2020.



(Imagen 6, extraída de <https://www.puertolirquen.cl/quienes-somos/> )

Si se hace un recuento de lo que fue la historia de Lirquén desde los inicios del puerto hasta finales del siglo XX, se aprecia claramente que este logró un impacto en varias formas, tanto positivas como negativas o que produjeron un poco de rechazo, pues bien, la llegada del puerto a Lirquén como puerto comercial, tuvo un impacto a nivel laboral y económico, pues generó empleos, muchas personas ingresaron al puerto a trabajar, algunos desde muy jóvenes, esto lo indican los testimonios que ya fueron expuestos en la investigación, en cuanto al impacto económico, este produjo un notorio cambio en la zona, puesto que a los trabajadores se les pagaba muy bien en esos años, esto lo confirman ellos mismos, por ende se evidencia un cambio positivo con la presencia del puerto.

Aparte de lo ya mencionado, uno de los puntos más relevantes que se desprenden de la presencia de Puerto Lirquén, es el hecho de que se creó una identidad portuaria que hasta el día de hoy se mantiene. Al hablar de identidad se habla de algo que los define, algo de lo que se sienten parte, ya que ser un trabajador portuario es algo distintivo, y esta identidad portuaria no solo se define por el hecho de trabajar en el puerto, sino que también se ve involucrado el accionar de Puerto Lirquén con la zona, pues se habla de la creación de la población Jaime Lea Plaza, población creada para y por los trabajadores portuarios, entonces ese accionar en conjunto refleja lo que es la identidad, en este caso, de los portuarios, puesto que se sienten parte de algo, dicha población está marcada como una población portuaria, en donde hasta el día de hoy habitan trabajadores del puerto y ex trabajadores portuarios, entonces se da un sentimiento de pertenencia, el cual los distingue de otros y es aquí también

donde tiene cabida el concepto de patrimonio cultural, ya que estos ex trabajadores son patrimonio intangible, ya que a través de sus testimonios es que se puede conocer la tradición cultural de la comunidad en la que viven.

Otro de los puntos que se debe resaltar, el cual acaba de ser expuesto, es que el puerto de Lirquén se vio envuelto en un cumulo de transformaciones territoriales, puesto que este se expandió, fue participe de las obras que se realizaron en los accesos al pueblo, la misma creación de la población Jaime Lea Plaza, la creación de otro muelle, que si bien fue de carácter polémico, ya que para crear el muelle y ampliar esa zona del puerto, este tuvo que derribar el cerro La Tosca, que era considerado como un punto de referencia para los barcos que llegaban a Lirquén, entonces es evidente que con la presencia del puerto en la zona se realizaron diversas transformaciones al territorio.

## Conclusiones

Dentro de las interrogantes al inicio de la investigación, acerca del puerto de Lirquén y sus trabajadores, estas se fueron respondiendo a medida que se avanzaba en el trabajo investigativo, además se le dio relevancia e importancia a un grupo de personas que no habían sido situadas en la historia de Lirquén, claramente se habla de los trabajadores portuarios, ya que gracias a sus testimonios, recuerdos y memorias se logra esta investigación y se les da un papel protagónico dentro de la historia del pueblo de Lirquén, pues estos actores sociales invisibilizados dejaron de estarlo y están más presentes que nunca. Por otra parte, el puerto también cumple un rol protagónico, ya que sin este no hay trabajadores portuarios y también es relevante su accionar con el pueblo.

Ahora bien, queda ver si la hipótesis esta correcta o errónea, pues si esta se analiza y se ponen a prueba sus puntos, esta se encuentra acertada, ya que la presencia del puerto significó un cambio en cuanto al ámbito laboral, debido al gran flujo de personas que movilizó el puerto, es decir, las personas que entraron a trabajar al puerto, tras la caída de la mina de carbón en Lirquén, además de que el puerto se vio activamente involucrado en las transformaciones territoriales, tanto en modificaciones y ampliaciones del mismo recinto, como en urbanización y conectividad del pueblo de Lirquén, en donde se crea una población de portuarios, siendo uno de los hitos más importantes en los que se ve involucrado el puerto.

Por otra parte, quedan interrogantes acerca del porque no se había puesto énfasis en la memoria y vivencias de los trabajadores portuarios en relación a la historia de Lirquén, ya que ellos tienen mucho que decir acerca de su pueblo y de cómo fueron participes de la historia lirquenina y portuaria, puesto que el puerto no funcionaba sin hombres, ellos eran la fuerza de trabajo, entonces ¿Por qué los trabajadores portuarios casi no figuran dentro de la historia de Lirquén?, el único hecho en el cual se hacen presentes es en el de la creación de la población Jaime Leza Plaza, pero de la cual se le dé más mérito al puerto que a sus trabajadores.

Además de la interrogante anterior, queda otra pendiente, pues ¿qué opinan o como ven los ex portuarios al puerto hoy en día? Y esto es lo que tienen que decir. Don Juan de Matas

Cortes, ex portuario de 76 años, dice que el puerto “Ha mejorado, porque habían jóvenes que arrendaban por aquí, tenían sus casitas como el caso de mi hijo, mi hijo tenía su casa, pero él con su salario, su esfuerzo modernizó su casa, le ha dado estudio a su hijo, mi nieto trabaja también ahora en el puerto, entonces esa es una de las cosas buenas.”<sup>103</sup>, don Sergio Sanhueza, ex portuario de 53 años, dice que el puerto ha generado “más trabajo, más empleo, si en Lirquén hay harta gente que ha crecido bastante, hoy en día el valor turno es buenísimo, es alto, entonces te lleva a ti, como persona, como familia a optar a mejores beneficios, tanto para uno, como para tus hijos, te puedes proyectar también hoy en día con el ganancial que tienen.”<sup>104</sup>, don José Espinoza, ex portuario de 66 años, dice que “hay harta gente trabajando, por la ampliación, ahora ampliado completo los patios”<sup>105</sup>, don Enrique Pereira, ex portuario de 68 años, dice que: “Por lo que yo puedo apreciar, trabaja bastante gente de Lirquén o que ha llegado de otras partes a Lirquén como también trabaja mucha gente de afuera”<sup>106</sup>. Tras estas apreciaciones de ex portuarios, se entiende que en la actualidad la actividad portuaria es vista como algo positivo, puesto que sigue generando empleos, además la situación económica o más bien monetaria es buena, ya que el ganancial es alto.

Si bien, ya se aclaró una de las interrogantes, quedan otras en las que se puede generar un debate, pues ¿Por qué en el caso de Lirquén los obreros son invisibilizados? ¿Por cuánto tiempo más se mantendrá la población Jaime Lea Plaza? ¿seguirá siendo una población con esa identidad portuaria?

---

<sup>103</sup> Com. Pers. Juan de Matas Cortes. Lirquén, 17 de marzo de 2020.

<sup>104</sup> Com. Pers. Sergio Sanhueza. Lirquén, 15 de marzo de 2020.

<sup>105</sup> Com. Pers. José Espinoza. Lirquén, 17 de marzo de 2020.

<sup>106</sup> Com. Pers. Enrique Pereira. Lirquén, 15 de marzo de 2020.

## Bibliografía

### **Fuentes**

Entrevistas a ex – portuarios de Puerto Lirquén.

Ley N° 18.032, 1981.

Decreto Ley N° 2.376, 1978.

Decreto Ley N° 2.756, 1979.

Publicaciones mensuales del Club Social de la Compañía Carbonífera de Lirquén. (1941-1944). (imágenes)

### **Libros**

Arostegui, Julio (2001). *La investigación histórica: Teoría y Método*. Barcelona: Crítica.

Barela, Liliana, Mercedes Miguez, y Luis García Conde (2009). *Algunos apuntes sobre historia oral y como abordarla*. Buenos Aires: Patrimonio e Instituto Histórico.

Figuroa, Pedro (1897). *Historia de la fundación de la industria del carbón de piedra en Chile*. Santiago: Imprenta del Comercio-Moneda.

Halbwachs, Maurice (2004). *La memoria colectiva*. Zaragoza: Prensas Universitarias de Zaragoza.

Hernández, Roberto (2014). *Metodología de la investigación*. México D.F.: McGRAW-HILL.

Larraín, Jorge (2001). *Identidad chilena*. Santiago: LOM Ediciones.

Navarro, José (1998). *Puerto y Ciudad en la comunidad valenciana*. Alicante: Publicaciones de la Universidad de Alicante.

Libro de Oro de la Historia de Penco.

### **Artículos**

Aguilera, Julio (2016). *Minería y bienestar social en Chile (1916-1940)*. En E. Videla; H, Venegas; M, Godoy (Ed) *ORDEN FABRIL. Paternalismo industrial en la minería chilena 1900-1950*. (pp. 219-252). Valparaíso: Editorial América en movimiento.

Aliste, Enrique, Miguel Contreras y Valeria Sandoval (2012). *Industrialización, desarrollo y ciudad: transformaciones socio-demográficas y espaciales en la geografía social del Gran Concepción*. En Revista INVI, N°75, Vol. 27: 21-71.

Antúnez, Ángel, Y Pablo Lara (2014). *La historia oral como alternativa metodológica para las ciencias sociales*. En Revista de teoría y didáctica de las ciencias sociales, N° 20: 45-62.

Bustos, Roberto, y Sandra Tonellotto (1997). *Identidad e imaginario en torno a un proceso de reestructuración portuaria: Bahía Blanca*. En Caravelle, N° 69: pp. 133-149.

Carbone, Daniel, y María Irisarri (s/a). *Vinculación Ciudad-Puerto: el caso de Bahía Blanca*. En Jornadas de Sociología. Universidad Nacional de Cuyo. “Balances y desafíos de una década larga (2001-2015): Aportes y debates desde la Sociología”.

De Marco, Miguel (2017). *Ciudades portuarias, desarrollo regional y preservación del patrimonio portuario. Propuestas para la conformación de redes de estudios interdisciplinarios, internacionales y locales*. En Red Sociales, Revista del Departamento de Ciencias Sociales, N° 02, Vol. 04: 37-55.

Diaz. (2010). *Criterios y conceptos sobre el patrimonio cultural en el siglo XXI*. Barcelona, España: Serie de Materiales de Enseñanza.

Diaz, Laura y otros (2013). *La entrevista, recurso flexible y dinámico*. En Elsevier, N° 2: 162-167.

Fraser, Ronald (1993). *La Historia Oral como historia desde abajo*. En AYER, N° 12: 13-28.

Galimberti, Cecilia (2015). *A orillas del río. La relación puerto-ciudad en la transformación urbana de Rosario*. En Revista Transporte y Territorio, N°12: 87-109.

Guerrero, Bernardo (2007). *La ciudad y sus transformaciones: memoria urbana de Iquique*. En Revista de ciencias sociales, N°19: 149-165.

Manero, Roberto, y Maricela Soto (2005). *Memoria colectiva y procesos sociales*. En Enseñanza e Investigación en Psicología. Vol. 10, N° 1: 171-189.

Mariezkurrena, David (s/a). *La historia oral como método de investigación histórica*. En Gerónimo de Uztariz. N° 23/24: 227-233.

Pérez, Gerson (2007). *Historia, geografía y puerto como determinantes de la situación social de Buenaventura*. En BANCO DE LA REPUBLICA, centros de estudios económicos regionales N°91: 1-37.

Piedra, Ana (s/a). *Cuando el puerto era ciudad. Estudio de la relación ciudad-puerto antiguo*. Sin revista, ni número de páginas.

Sánchez, Bernardo (2006). *Las ciudades portuarias como motor de desarrollo regional*. En XXXII Reunión de estudios regionales-Ourense.

Taguenca, Juan, y María del Rocío Vega (2012). *Técnicas de investigación social Las entrevistas abierta y semidirectiva*. En Revista de investigación en ciencias sociales y humanidades, nueva época, Vol. 1, N° 1: 58-94.

Venegas, Hernán (2012). *La posición estratégica de los trabajadores del carbón en Chile. De su fortaleza a la crisis, 1920-1960*. En Años 90, Vol. 19, N° 35: 445-474.

Zarate, José (2015). *La identidad como construcción social desde la propuesta de Charles Taylor*. En Eidos N° 23: 117-134.

### **Tesis y Master**

Boix, María (2017). *Análisis teórico y práctico del concepto puerto-ciudad*. Master en gestión portuaria y transporte intermodal. Icade business school, Madrid.

Vásquez, Diego (2015). *Determinación de impactos Socioeconómicos en la localidad Penco – Lirquén, producto de la actividad marítimo portuaria*. Informe de proyecto de título. Facultad de Ingeniería, Universidad Católica de la Santísima Concepción, Concepción.

### **Sitios web o links**

<https://www.puertolirquen.cl/quienes-somos/>

<http://penco-chile.blogspot.com/2017/04/los-cambios-de-50-anos-en-lirquen-y.html>

<http://pasancosas-conce.blogspot.com/2015/07/la-desconocida-historia-minera-de.html?m=1>

<http://patrimonioindustrialbiobio.cl/>

## Anexos

### Anexo 1, Don Manuel Estuardo 83 años

¿en qué año comenzó a trabajar en el puerto?

trabajé en la fábrica primero, poco me acuerdo, el 61' parece, mire yo pase por hartos trabajos en el puerto, yo era operador de grúa, grúa horquilla, grúas frontales, prensa de celulosa para descargar la celulosa.

2- ¿Cómo era el trabajo en el puerto? ¿Cómo caracteriza la vida dentro del puerto? ¿era dura?

sí, porque no solo trabajaba en grúa, porque yo también trabajaba en sacos al hombro, fueron 46 años que trabajé. (aquí relata como ingreso al puerto): un día venia llegando un barco a buscar carbón, porque antes había una mina de carbón y fui a echar una mirada para allá yo, como yo conocía a los guardias que estaban ahí me decían, no, pase nomas amigo Estuardo, fui a mirar el atraque del buque, llegaban buques chicos en ese tiempo y había un señor; me acuerdo siempre del nombre (apellido) Altamirano, ese estaba haciendo la lista de los tractoristas para trabajar en el buque, se tiraba el carbón en carritos, 4 carros tirados por el tractor para adentro por línea y dijo (Altamirano) me falta un tractorista y un cabo que estaba al lado mío le dijo: señor este es tractorista, porque a mí me habían visto trabajar en la fábrica en un tractor, le dije no señor si yo vine a echar una mirada para acá nomas, (Altamirano) y ¿en dónde trabaja usted?, en vidrios planos; y ¿Por qué dejo de trabajar?, le conté yo, ahí está el tractor y tome 4 carros y vaya a cargarlos altiro me dijo y siga trabajando, para no discutir más empecé a trabajar, trabajé y me gustó porque no andaba ningún jefe a la siga de uno, ni mirando. Empecé a trabajar y me gustó la pega, claro que de primera me dio miedo porque la línea iba por la orillita del muelle para dentro y yo miraba al agua, buta me daba miedo, después de los primeros 3 viajes buta ya pu y el muelle era de tablones, trabajé 5 turnos y cada turno era de 12 horas, cuando el buque se iba, a las 24 horas después pagaban, cuando me fui a pagar, un sobre de billetes de a 5 pesos y de a 10 pesos, buta con esa plata tenía para estar unos dos meses afuera, me gustó la pega, era muy empeñoso.

(al interior del puerto relata lo siguiente) el maestro Chago, era el maestro que tenía que arreglar las máquinas, le dije yo: oiga maestro Chago y ¿quién lo ayuda a usted a limpiar los tractores y a engrasarlos? (maestro) no yo pido gente a la maestranza, pero no me mandan nunca, vengo yo a ayudarle le dije yo, sin sueldo, porque con la plata que gané en el buque me daba, ya pu me dijo, así que todos los días le iba a ayudar a las 8, trabajé con él y me gustaba aprender (un día) me mandan a buscar de la oficina y me hicieron un contrato como ayudante de mecánico, trabajé como 2 años más con él y me mandan a buscar otra vez de la oficina, mire me dijo, el señor Ulloa que está aquí, él trabaja en una maquina horquilla va a quedar permanente en la camioneta y la maquina horquilla va

a tener que usted trabajar en ella. Yo hacia la mantención, pero nunca había trabajado en ellas y el maestro Chago me fue a reclamar: como me van a sacar el ayudante- a lo que le responden- se busca otro. No, el ayudante que tengo, Don Manuel, es honrado, no se pierden herramientas. Era cierto, porque había otros que se robaban los parches. yo seguí trabajando en las maquinas casi los 46 años, en esos años había muchos accidentes, accidentes de muerte, nadie le advertía el peligro a otro, yo salvé harta gente adentro porque nadie le avisaba a otro del peligro, ahora no, porque ahora hay comité de seguridad.

3- ¿Qué aspectos positivos y negativos en torno a la llegada del puerto en Lirquén podría describir?

Trajo harto trabajo el puerto, porque el muelle era corto, lo alargaron para atracar 2 barcos, uno a cada lado, antes podía trabajar un solo barco, después hicieron otro muelle, pusieron las grúas para container, había harta pega, ahora hay pega, pero está más moderno ahora.

(aquí describe sucesos del puerto a gran escala) el puerto empezó a modernizarse, a hacer patios, canchas, bodegas, para sacar a la gente de allá (donde quería ampliarse) mandó a construir casas aquí en la Milinca que se llama, se formó una cooperativa, la cooperativa Jaime Lea Plaza, entonces nos vinimos para acá nosotros, yo compre el sitio, todo eso de allá del recinto se demolió (recinto donde había casa para los trabajadores), el puerto me dio casa ahí. Se le compró en 95 mil escudos todo este terreno, empezando desde allá de la calle afuera hasta el final allá. Todos aportamos el billete, yo cuando compre este sitio, me pidieron 15mil pesos.

-Se le pregunta por la ley N° 18.032

Nosotros antes íbamos a trabajar y ganábamos 3 mil pesos hasta la noche, 3 mil o 4 mil pesos, aplicaron la ley a los marítimos a través del país, la 18.032, quedamos todos sin pega, el puerto aquí no quería trabajar con nosotros, íbamos a trabajar a San Vicente y ganábamos por turno \$1.500 y el que quería trabajar aquí, trabajaba por \$300.

#### Anexo 2, Don Juan Cortes 76 años

¿en qué periodo trabajo en el puerto?

Yo entre en el 59', 60'. El puerto tuvo el inicio junto con la compañía Carbonífera el año 45' cuando el puerto empezó como puerto carbonífero y ya en el 59' entro a ser puerto comercial, el año 58', 59' empezó con la descarga del azúcar, Puerto Lirquén era consorcio con compañía de azúcar, con la CRAV, aparte de eso era socio con la compañía cemento Melón La Calera. El año 58' paró la mina y Lirquén se dedicó como puerto comercial al desembarco de naves mercantes, vienen los primeros trabajadores portuarios. Se formó como un primer sindicato de estibadores el año 50' en Penco, después viene el de movilizadores, ese se fundó el año 53', una vez formado los sindicatos el puerto se fue ampliando con diferentes materias de descarga, después del azúcar empezó la descarga de fertilizante; primero fue la descarga de trigo, llegaba trigo del extranjero, la primera movida de carga fue el trigo después ya vienen los fertilizantes y después viene la madera dimensionada, ósea madera aserrada, después empieza más grande el puerto con la carga de la celulosa y el papel, ahí ya pasa a ser un puerto comercial, el muelle chico era de 300 y tantos metros, pero para hacerlo un puerto de atraque lo alargaron, tiene 660 metros de largo aproximado, el puerto antiguo sí. Yo tenía como 18, 19 años y empecé a trabajar, cosían sacos, el trigo se llenaba en sacos, se cargaba en los carros de ferrocarril, y nosotros hacíamos el trabajo de costura, en el año 59' que empecé a trabajar yo.

1 – según su experiencia, ¿podría referirse a cambios significativos a nivel laboral y económico impulsados por la llegada del puerto a Lirquén?

El caso, por ejemplo, pongámosle, la mina de carbón, 58', automáticamente Lirquén fue desapareciendo de sus habitantes, porque el puerto no requería de tanto trabajador, entonces como le digo se formaron los sindicatos, habían grupos por ejemplo, el sindicato de movilizadores eran 65, el de estibadores era un poco más, porque se ocupa más gente y bueno fue mejorando el puerto también, la infraestructura, trayendo maquinas, los primeros tractores porque antes toda la mercadería se hacía por intermedio de cables, con cables con unas *majinas* que les llamaban y eso arrastraban desde el muelle hacia la bodega que habían afuera, las bandejas con azúcar que son los pallets que le llaman ahora, entonces ese sistema se trabajaba, así era el sistema de trabajo. Cuando se trabajaba con cuadrillas de 8 hombres al costado de la nave, en el muelle, más las cuadrillas que trabajaban dentro de los barcos, los estibadores, que también eran de 8, así que se fue ocupando más gente. Bueno como le digo aparte de los sindicatos, había gente pinchera, que después de la nombrada del sindicato la nombraba la empresa adentro, el sindicato tenía la preferencia en el puerto.

El puerto se fue transformando más comercial, con diferentes estilos de mercadería, muy variable de mercadería y la tecnología no avanzaba mucho porque se trabajaba con mercadería estrobada, que o eran cables de acero o se trabajaba con estrobos de manila, así era el trabajo que desarrollábamos adentro del puerto y aparte todo lo que trabajaba en los patios, el aseo de patio, se agrandaron las bodegas, hoy día creo que Puerto Lirquén, la última cifra que dio, tenía como 140mil metros cuadrados con techo, pero creo que con la última modificación que tenía, estaba como en 200mil metros de techo cubierto que tiene el puerto.

3- ¿Qué aspectos positivos y negativos en torno a la llegada del puerto en Lirquén podría describir?

Habían accidentes mortales, por ejemplo habían venenos que llegaban al puerto como la escoria de Thomas, era un guano rojo que no sé de qué parte procedía, pero eran unos sacos de un tamaño chiquitito, pero pesaban 80 kilos, seguridad nos daba a nosotros leche, grandes tarros de leche, de 25, en ese tiempo salían de 25, 20 litros y a medida que iban avanzando tenían que ir tomando leche y así ocurría que algunos viejitos se amanecían, porque no habían turnos por hora, el turno no valía 8 horas y si el buque había que apurarlo se trabajaba hasta la hora de remate, hasta que el buque se iba, entonces se trabajaba toda la noche, se trabajaba hasta las 2 de la mañana. Chile se fue convirtiendo en un país más avanzado, sobre todo Puerto Lirquén, hubieron más empresas en Chile, en la octava región, que exportaba por intermedio del puerto, el puerto se fue agrandando, fue llegando más mercadería, entrenado más gente, pero los sindicatos permanecían. Antes los trabajadores portuarios tenían convenio y jubilaban a los 55 años, entonces el que cumplía 55 años como los dineros que se ganaban esos tiempos, estoy hablando hasta el año 65' más o menos, el que salía jubilado, salía bien jubilado en ese tiempo, pongámosle con 50mil pesos, era plata. Después que me tocó el servicio militar, 62', 63' empecé a trabajar como suplente en el puerto hasta el año 66', después estuve un tiempo afuera del puerto, me fui a trabajar a una empresa del cobre para Copiapó, estuve como unos 8 meses fuera para allá y cuando llegué había entrado una cantidad de hijos de los socios del sindicato, que fueron 12, que habían ingresado de nuevo como socios del sindicato y el año 70' hubo la segunda oportunidad y ya ahí yo pase a ser matriculado hasta el año 81' trabajé como matriculado, las negociaciones que los sindicatos hacían fueron mejorando la situación de vida y nosotros trabajábamos tanto en el puerto de Lirquén como de Penco, Se ganaba plata bastante plata, yo puedo decir que en unos turnos como capataz me tocó en el muelle de cosaf por ejemplo, en ese año en 3 turnos que hice de capataz y 2 de obrero, en ese tiempo, gané 125mil pesos, el precio de un auto Lada valía 90, entonces la situación era muy buena en los puertos, se ganaba mucho. A nosotros se nos pagaba por tonelada, si usted echaba en la bodega en las 12 horas 9 o en las 8 horas que trabajara, por ejemplo, 500 toneladas a la bodega, era plata, porque en ese tiempo el kilo de pan valía 30 pesos, una cerveza valía 10, 12 pesos, estamos hablando del año 65' para arriba hasta el 70'. Bueno después hubieron grandes huelgas porque hubieron hartas luchas, porque nosotros no éramos confederados, no pertenecíamos a ninguna federación, bueno siguió el transcurso, el gobierno militar empezó a hacer pedazos los sindicatos.

El año 81' viene un terremoto para los trabajadores portuarios, se aplicó una ley que se llama 18032, en el cual a nosotros se nos quitó el título de trabajador portuario profesional, la ley 18032, por lo tanto, nosotros empezamos de tumbo en tumbo, los convenios que habían se eliminaron, porque la 18032 dice que se elimina todo lo que sea contrato, todo lo que había con la empresa se eliminó y por lo tanto, nosotros pasamos a ser trabajadores transitorios, que la empresa tomo la nombrada y no teníamos los sindicatos la preferencia, sino que simplemente la empresa nombraba a quien quisiera. Bueno como le digo, ahí yo asumí como dirigente sindical del sindicato porque los antiguos tenían la posibilidad de jubilar y como los salarios eran buenos, algunos se retiraron, en ese momento estaban bien los que habían jubilado con la jubilación de los 55 años y se hacía unos cálculos de los últimos 36 meses para obtener su pensión. Yo tome el sindicato y lamentablemente no teníamos nada, teníamos el sindicato que lo habíamos adquirido a propiedad de nosotros mismos los trabajadores, habíamos donado días de trabajo para comprar el sindicato de movilizados n°1 que está aquí en Lirquén, más o menos cerca de la plaza de Lirquén está el sindicato, bueno hoy día hay nuevos socios, se ha ido modernizando el sindicato. Bueno que es lo que pasa, vinimos la lucha sindical contra la dictadura y nosotros hicimos el primer paro el año 81' cuando se aplica la ley, estuvimos 38 horas parados, pero hubieron sindicatos en el norte, en Valparaíso de los estibadores que vendieron el movimiento y por eso perdimos. En el puerto seguimos trabajando, logramos si, gracias a que yo me fui preparando, hice cursos en el Instituto alemán, sobre economía social de mercado, que fue por temporada nomas que enseñaban lo más medular, como negociaban los países y ahí nos dimos cuenta que realmente los trabajadores portuarios o cualquier trabajador está incluido en las cargas que se venden hacia el extranjero, entonces eso lo fuimos aprendiendo.

A mí me tocó unir los sindicatos acá, porque estábamos todos divididos, se formaron sindicatos que le llamaban antiguamente en la mina los *clumiros* y esos sindicatos ya fueron sindicatos paralelos y la empresa también le fue dando trabajo, pero que es lo que paso, lo primero que yo conseguí con el gerente general, que era don Jaime Lea Plaza, (pregunta don Juan) don Jaime ¿qué prefiere usted? ¿Conversar con tres personas o conversar con mil? Porque habíamos mil que nos parábamos ahí y el hombre me encontró la razón, le dije, además, por la antigüedad que tenemos, venían los padres, venían los hijos y vinimos los hijos de los hijos, entonces esto es un hogar, de familia, entonces para mí el sindicato significa que tiene que haber capital, empresa y trabajador, sino existe eso, simplemente no hay nada, entonces por eso somos una sociedad. Como dirigente yo no fui contrario al puerto, porque nosotros los trabajadores, depende de la empresa.

Antes trabajamos de las 8 a las 9 de la noche, por eso se ganaba plata porque se trabajaba de corrido, entonces nunca los puertos han trabajado a pérdida, porque el puerto cobra la tarifa que está pactada en la OIT, la organización mundial del trabajo (Organización Internacional del Trabajo)

7- ¿Cuáles fueron las transformaciones territoriales y/o espaciales de Lirquén con la llegada del puerto?

Bueno la carretera de Penco-Lirquén, no se podía de la Desiderio Guzmán para acá que la carretera llegara, pero con la lucha de nosotros, no se pudo arreglar lo que fue el centro de Penco porque tenían que echar casas abajo y todavía sigue la calle estrecha, entonces de la parte de la bajada del cementerio hacia Lirquén, la construyo un argentino hasta la entrada de aquí en Lirquén, se hicieron para 4 pistas, bueno eso fue un adelanto que el puerto puso y nosotros también pusimos, como el 83' el 84' por ahí más o menos. Ahora último, usted ha visto que Puerto Lirquén ha ido creciendo, trayendo nuevas maquinarias, antes las bodegas eran dos o tres bodegas y el resto todo con barro, se trabajaba lleno de barro, era poco lo pavimentado, ahora Puerto Lirquén es todo pavimentado, maquinarias de última generación y cada día están trayendo más. Echaron abajo la tosca, era toda la basura que salía de la mina de carbón, todo lo que le llamaba la tosca, era lo que no era explotable, de ahí se fue formando ese tremendo cerro, hasta que echaron todo eso y eso se transformaron en patios, bodegas y también

para el lado de Cerro Verde, todo eso eran tremendos cerros, la playa de Cerro Verde y ahora eso, esta todo pavimentado.

¿usted ha visto una evolución en Lirquén con la llegada del puerto?

Casi bien poco porque soy nacido y criado acá, la plaza era un espacio que tenía la Compañía Carbonífera ahí y nosotros nos tomamos el espacio, nos tomamos el sitio ese para construir la plaza y eso fue una toma de terreno, el Barrio Chino también le pertenecía a la Compañía Carbonífera de Lirquén, las calles de Lirquén siguen siendo igual, claro han ido mejorando en alguna parte del pavimento, comercio no existe acá en Lirquén y antes cuando estaba la Compañía Carbonífera habían negocios grandes, había economatos, la fábrica de vidrios tenía un economato, si, las poblaciones han ido creciendo, por ejemplo aquí en Rahue arriba se hicieron dos poblaciones grandes, más o menos con 700 casas, pero las bajadas que tiene para bajar y subir, el riesgo que corren, estamos peor que Valparaíso, entonces Lirquén ha tenido bien poco modernización, excepto la población Jaime Le Plaza, el sitio lo vendió a los trabajadores, al sindicato de movilizadores, a los socios les vendieron el sitio ese, eso fue exclusivamente para los trabajadores del puerto, pero la población se hizo como una cooperativa.

9- ¿Qué impactos considera usted que ha tenido el puerto sobre la población lirquenina en la actualidad?

Bueno por lo menos el impacto que me ha dejado hoy en día, es el crecimiento que ha tenido el puerto, están trabajando más de mil personas. Ha mejorado, porque habían jóvenes que arrendaban por aquí, tenían sus casitas como el caso de mi hijo, mi hijo tenía su casa, pero él con su salario, su esfuerzo modernizó su casa, le ha dado estudio a su hijo, mi nieto trabaja también ahora en el puerto, entonces esa es una de las cosas buenas.

4- ¿reconoce la existencia de una identidad portuaria lirquenina? ¿Qué características posee? Describa.

Claro, pero ser trabajador portuario no era cualquier cosa, había que reunir muchas cualidades, porque estaba una que se llamaba la *ocoba*, que era la junta de contratación, pero aparte teníamos que pasar por el sindicato y aparte por la capitanía de puerto y Puerto Lirquén, los primeros viejos que pasaban por el sindicato no tenían que tener ni cicatriz en la cara y tenía que ser intachable, ahora no le exigen. Me siento orgulloso de ser lirquenino, pero también me siento orgulloso de haber sido portuario, porque gracias a lo que trabajé en el puerto, tengo lo que tengo, pude darles educación a mis hijos. Me siento orgulloso de Lirquén, jugábamos fútbol acá, forme mi familia, mi otro hermano trabajo en la mina, trabajo en el puerto, pero también se fue a Vidrios Planos por el fútbol, pero yo me siento orgulloso de ser lirquenino.

### Anexo 3. Don Juan Chacón 74 años

Se le pregunta ¿en qué año comenzó a trabajar en el puerto?

Del 62' para adelante, como pinchero, se le decía en esos años, después uno hace su propio contrato ahí, si sos bueno para la pega los viejos te dejaban (trabajando), los sindicatos eran los que mandaban el tema y ahí uno se va afiliando ahí, además que mi padre también fue marítimo, entonces los viejos te llevan a ti para empezar y ahí tú haces tú Curriculum solo, si sos bueno para esto (tomar) estas jodido, por lo menos yo, más sano que una manzana y ahí estar en un sindicato es como un contrato, de ahí uno empieza a exigir también, no tienes ni voz ni voto si no estas afiliado a un sindicato. El tiempo pasa, el tiempo paso, 81', 73', nos cortaron el cogote ahí, entonces en la parte política estuvimos malísimos nosotros, tanto que emigramos muchos de nosotros a San Vicente, Talcahuano, en todos los puertos andábamos picando, la cosa era trabajar. Pero como te digo, nosotros

pertenecíamos al sindicato y había un administrador anteriormente que conocía a toda la gente, conocía el sindicato 1, sindicato 2, sindicato 3, porque después de esa fecha se levantaron sindicatos también, entonces aquí tu trabajo no valía nada, tu trabajo era las 8 horas, al día siguiente cancelabas, antes si tus venias del trabajo o ibas al trabajo, si te accidentabas, respondían, después se fue cortando. Entonces que hizo este administrador, dijo quiero gente sana, gente buena para la pega, pidió listas de todos los trabajadores, (señala) este no, este no, este lo vamos a dejar ahí, así, ya que paso, que empezamos a trabajar, después paramos, las exportaciones no noviembre, diciembre, esos 2 meses y enero, eran pésimos, hasta que nos paramos, sabe que nos juntábamos tantos en el sindicato que había que ir a ver qué pasaba, y nos íbamos a mariscar cuando no había pega, había que traer algo para la casa.

Nosotros peleábamos en la parte política porque a nosotros nos quitaban lo que se llamaba una libreta que teníamos que era como el contrato de por vida de trabajo y cuando tu tienes un contrato, no es llegar y hacerlo tira, tienen que pagarte tu contrato a ti, el de nosotros era de por vida, entonces que paso, pinocho me acuerdo yo siempre, nos mandó una ley que se llamaba la ley maldita que le decíamos nosotros, la ley maldita, la 18032 me acuerdo siempre, la orden la daba el comandante de Talcahuano, si nosotros no entregábamos la libreta, nosotros estábamos cobrando un millón doscientos, un millón cuatrocientos por ahí, en esos años era plata, entonces dijo no, no se paga eso y los sindicatos estábamos todos en Talcahuano, un gentío, después llevamos a los cabros chicos, igual nos sacaron la cresta, a los cabros chicos, como hoy día, es la misma cuestión, nos patearon, después el compadre dijo: estrictamente que estos tipos trabajen en los puertos, entonces orden, mando número tanto, primero dijo, se les descontara, del millón y tanto que nosotros reclamábamos, se les descontara dice, 50 mil pesos diarios a las personas que no entreguen la libreta, nosotros jamás en la vida habíamos ganado 50 mil pesos diarios, nunca, entonces que paso, que se fue achicando el monto y no entregábamos la libreta, pensábamos siempre que iba a haber un arreglo, que nos iban a pagar la plata, no la pagaron, 200 lucas me dieron, se llevaron el millón y tanto de pesos, a todos a nivel nacional, hay malos recuerdos en esa parte, pero nos mantuvimos, así la parte portuaria.

yo me recuerdo cuando le iba a dejar la vianda a mi padre, el muelle era cortito este, cortito el muelle, después el muelle fue agrandándose, imagínate ahora tenemos otro puerto más, la cosa hoy se ha arreglado bastante, más aún el sueldo de los portuarios, hoy en día es fabuloso, yo salí con una jubilación misera, antes nos jubilábamos por los últimos 3 años, entonces el sindicato a ti te nombraba a las partes mejores, donde ganaban más dinero y tenía un tanto porcentaje cuando sos capataz y después ya te ibas, pero te ibas seguro porque sacabas un buen billete, no así a mí, a mí me toco toda la mala, tanto que, tenía un año de lagunas, entonces cuando el trajín andaba bueno, ahí me hicieron favores a mí, me llenaron algunos meses, cuando me llego la carta de aceptación, con lo que iba a ganar, con lo que iba a salir, me dio una colitis, después no quería jubilar, ya estaba todo hecho, pero era una jubilación misera y así a muchos les pasó eso, porque las jubilaciones del lado del gobierno de Pinochet las nombró por abecedario, la A, la B y la C, por ser la B, una generación de tanta edad a esta edad ganabas esto, la A ganaba esto otro y así, eran 3 partes, aquí la mayor parte de los cabros que jubilaron, jubilaron con una pensión baja y así en la parte financiera. Imagínese que antes el puerto tenía a los empleados viviendo en los chale que le llamaban, antes el puerto estaba abierto a cualquier persona, hoy día no, hoy día es diferente, tarjeta electrónica, todo, antes a nosotros nos daban mezclilla, un rollo de mezclilla, tu veías lo que te hacías y siempre ganaba el puerto, pero hoy día tu preguntas al puerto, siempre a perdida, antes el puerto tenía que despachar a los sindicatos todo lo que se exportó y todo lo que ganó, pongámosle en este caso, mil millones de dólares, hay están los mil millones de dólares, del 82' para adelante, nada, que hizo el puerto, se aprovechó del gobierno y bajó los sueldos, antes cuando se iba a sacar las carpas a la celulosa, era el día, pero el día más caro, \$1300 se pagaba, diario, esa era la cantidad más alta al día. \$1300, cuando llegó la ley, después nadie fue a buscar el pago, sabes ¿cuánto nos pagaban después?, \$400, \$400 de \$1300. Y lo otro, antes era la celulosa, la Arauco, la celco, la bio-bio y la cuanto, eran 4, entonces cuando llegaban, en este caso, una trenada de la Cmpc, llegaban 4 carros, te pedían 4 carperos, después llegaba otra trenada, de la

otra empresa, si eran 2 carros, te pedían 2 carperos, eran 4 empresas, entonces trabajábamos 16 gallos, que paso después, te nombraban hasta 2 para 40 carros y ellos le cobraban a las empresas y ocupan 2 o 3 gallos, un día conté 42 carros de celulosa llenos y preguntaba ¿Cuántos carperos?, están pidiendo 3 gallos nomas, porque 3 decía, 4 mínimo.

Estos sitios de aquí, eran del puerto, hicimos un trueque ahí, el puerto nos consiguió el dinero para que una empresa nos hiciera esta población, estas casas cuando llegaron los planos al sindicato, eran casa de material, entrada de vehículo, que nadie tenía, pero estas casa eran unas casa tipo chale, muy bonitas, resulta que había tanta plata, que agarraron un poco de plata los compadres, los que estaban construyendo, se fue en quiebra la empresa, llegó otra, hizo lo mismo, pero menos mal que agarramos casa, nos llevaron toda la plata y recibimos casas miserables, estaban todas chuecas las casas.

#### Anexo 4, Don Enrique Pereira Correa 68 años

Yo empecé a trabajar en el puerto de Lirquén a la edad de los 13 años, trabajé aproximadamente 31 años como trabajador marítimo se llamaba en ese tiempo, que después el año 81' se cambió el nombre a trabajador portuario, pero en ese entonces cuando yo trabajé éramos trabajadores marítimos, que es lo mismo.

1 – según su experiencia, ¿podría referirse a cambios significativos a nivel laboral y económico impulsados por la llegada del puerto a Lirquén?

En la época en que yo llegue había bastante trabajo y trabajaba bastante gente en Puerto Lirquén, estamos hablando de los años 68', 67', por ahí en esos años, entonces se entiende que se ocupa mucha mano de obra en el puerto por el hecho de que la mayor parte de las cargas que se movilizaban en el puerto era casi todo a pulso, le puedo señalar yo, habían cuadrillas, la planta ensacadora, que se envasaba el fertilizante, antes era todo a pulso, a pala, después había un costurero que cosía el saco, quedaba lleno y después a pulso tenía que llevarlo al hombro al carro, ese trabajo se hacía entre más gente, después se mecanizó eso, entonces se hizo con menos y se empezaron a colocar transportadoras. En la parte marítima de estibadores, un ejemplo, las cuadrillas en las bodegas eran 8 personas que trabajaban abajo y arriba que era en cubierta, trabajaban 3, 2 huincheros más un portalonero, después todo eso se redujo a las maquinas.

2- ¿Cómo era el trabajo en el puerto? ¿Cómo caracteriza la vida dentro del puerto?

Había que trabajar bastante, porque la mayor parte de los gananciales que ganaban los trabajadores o le pagaba el puerto en esos años era todo a base de tonelaje, ósea si yo trabajaba, si yo rendía, se entiende que mi economía era mejor, mi renta mi sueldo era mejor, ahora si yo era un flojo o un quedado mi renta no era muy buena, hoy día no, hoy día es distinto porque usted tiene un salario, entonces antes yo me hacía mi plata, yo tenía que hacerme mi plata.

3- ¿Qué aspectos positivos y negativos en torno a la llegada del puerto en Lirquén podría describir?

Bueno lo negativo que hubo para ese entonces, porque después aquí Lirquén se arregló, fue el año 1981 cuando el gobierno, el cual gobernaban los militares, resulta que entre los empresarios se tomaron, en este caso, del gobierno y aplicaron una ley, es decir, en ese entonces yo me ganaba por decir, desde las 8 de la mañana, porque se trabaja por sobretiempo, hasta las 9 de la noche, tenía un equivalente de mi sueldo de 15 mil pesos, diario por decir, con esa ley yo quedé ganando \$380, entonces si yo quedaba a mi gusto, me quedaba o si no tenía que tomar mis maletas e irme y buscar otra parte, ese es una de las partes negativas y la parte buena que yo encontré siempre en el puerto, fue la convivencia que tuvimos entre los trabajadores con los empresarios o en este caso con los que dirigían el puerto, que le puedo mencionar uno de los nombres que hace muy poco tiempo que falleció que fue el gestor principal para que este puerto fuera lo que es, fue don Jaime Lea Plaza, él fue uno

de los que impulsó todo esto (haciendo alusión a la población), porque aquí fue entre dirigentes de los trabajadores que habían en ese tiempo con él, bueno y esto lo que podemos ver en estos terrenos que usted ve hoy día ocupados, antes de, aquí hubo una población, que se llamó la población Los Zepelines, fue una población minera, porque antes del puerto hubo una mina de carbón y después eso se paró y de ahí llegó este caballero, don Jaime Lea Plaza, y empezó a impulsar el puerto, que fue bueno para la gente, para la economía, bien para los trabajadores y bien para los empresarios, porque podemos ver que el muelle no es lo que yo conocía en esos años, un muelle chico cierto, hoy día usted ve 2 muelles grandes, bien equipados, es todo muy diferente. Bueno la convivencia que había era muy amigable, incluso yo lo puedo decir y lo he declarado en algunas oportunidades.

4- ¿reconoce la existencia de una identidad portuaria lirquenina? ¿Qué características posee? Describa.

En el caso de nosotros, la razón social que tenía nuestro sindicato era sindicato marítimo de movilizadores y embaladores, éramos los que movilizábamos la carga y la embalábamos, esa era nuestra razón social.

5- ¿existían diferencias entre los trabajadores dentro del mismo puerto? ¿Cómo era factible diferenciarlos?

Si, existían, existían los estibadores, bueno los estibadores eran los que trabajaban dentro de la nave y existían los empleados de bahía, dentro del gremio de empleado de bahía existía el jefe de cubierta, el ayudante de cubierta y los *tarkas* que se le llamaban, lo que era transporte de carga desde la bodega, de los patios, al costado de la nave, esos eran los movilizadores, los que embalaban la carga, había una cosa que imperaba más entre estos sindicatos o llamémosle gremios, era la unidad, porque lo que había era harta unidad, porque lo que le dolía a uno le dolía a todos, entonces en casos extremos de conflictos se unían, ahora no sé cómo será la cosa.

7- ¿Cuáles fueron las transformaciones territoriales y/o espaciales de Lirquén con la llegada del puerto?

Lo que yo puedo destacar es nuestra población, donde vivimos, anteriormente todo esto era una vega, después de la población minera que existía aquí, que después se deshizo eso, quedo por muchos años esto desolado, quedó una vega, bueno y en conversación entre los trabajadores y Puerto Lirquén, encabezado por don Jaime Lea Plaza, se logró lo que hoy día usted puede apreciar aquí, estamos hablando sobre 40 años que vivimos aquí, hicimos nuestras casas, no lo hizo el puerto, el puerto solo gestionó el asunto del terreno, en el caso mío, yo hice mi casa a ñeque siendo un obrero de Puerto Lirquén, para mí fue factible. Lo otro bueno que encuentro yo es el camino, el camino que tiene que ver Concepción-Lirquén, usted lo ve ahora, un camino de 4 pistas, anteriormente eran dos vías, una de ida y una de vuelta, los caminos muy malos, cosa que, uno de aquí de Lirquén para llegar a Concepción se embromaba mucho y hoy día usted no ve eso, en un rato está en Concepción, entonces ahí tiene que ver mucho Puerto Lirquén también, en esa carretera, no solamente el gobierno, tiene que ver mucho Puerto Lirquén en el camino Lirquén-Concepción, también podemos ver el Bypass, en ese sentido lo que es de obra se ve mucho mejor que en los años cuando yo era niño, cuando yo era joven.

8- ¿Cómo ha ido evolucionando el sector de Lirquén entre el 50' y el 2000 en cuanto a infraestructura y conectividad? ¿es posible relacionar esa evolución o cambios a la actividad portuaria? ¿Qué tanto ha influido?

Se entiende que mucho mejor, por el hecho de que se puede apreciar, a pesar de que yo, estamos hablando hace 25 años que deje de trabajar en el puerto, me jubile con mis 31 años de servicio, pero siempre he tenido el contacto con la gente porque vivo en un barrio donde trabajan trabajadores portuarios.

9- ¿Qué impactos considera usted que ha tenido el puerto sobre la población lirquenina en la actualidad?

Por lo que yo puedo apreciar, trabaja bastante gente de Lirquén o que ha llegado de otras partes a Lirquén como también trabaja mucha gente de afuera. yo le hice un comentario anteriormente, que antes se movilizaba todo a pulso, se ocupaba más gente, después vino la famosa mecanización, tanto en las bodegas, en los patios o en los mismos barcos, se ocupaba bastante gente, pero como cambia el sistema, anterior al 81' no existían los turnos, porque hoy en día usted ve 3 turnos, entonces se entiende que aumentó el aumento de trabajadores.

Bueno en una forma muy personal como ex trabajador de Puerto Lirquén, yo estoy muy agradecido, en este caso de Puerto Lirquén por lo que le mencionaba el nombre de don Jaime Lea Plaza, aquí hasta el día de hoy nosotros le podemos llamarle que tenemos una gran bendición, porque Puerto Lirquén siempre tuvieron la garantía de ellos tener el agua potable que ocupaban en los patios, también entregaban a los barcos y también fuimos parte de esa bendición que desde ese entonces, gracias a don Jaime Lea Plaza, hasta el día de hoy nosotros no pagamos agua, Puerto Lirquén tiene derecho 8 pulgadas por segundo y nosotros tenemos 4 pulgadas por segundo, es decir, nosotros no le pagamos ni un peso a nadie por el asunto del agua, aquí que es lo que pasa, nosotros damos un aporte de agua, pero ese es un aporte solamente, entonces esas cosas hay que destacarlo, destacarlo porque son bendiciones y esa es a causa, me imagino, de la buenas relaciones que hubo en ese entonces entre trabajadores y puerto de Lirquén, porque que le regalen algo así no es caído de lo alto y ojala que esta bendición perdure para siempre.

las bodegas que hay ahí, todo eso era una población minera y de ahí era una playa, entonces donde me crie yo, yo me crie en plena playa, ósea aquí estaban los pabellones (sector bodegas del puerto) y de ahí salíamos a la arena y de la arena estaba cerquita el agua, entonces ¿porque entro a trabajar yo a temprana edad? Porque resulta que, que es lo que pasaba, que el puerto en ese tiempo siempre le faltaba gente, entonces no miraban la edad, me recuerdo cuando cabro, uno saltaba el cerco iba para donde el que daba la nombrada y como faltaba gente, claro que lo ubicaba en que pega podía hacer, anda a barrer, anda a coser sacos, entonces cosas así, bueno me inicie yo como trabajador, entonces conozco bien la historia, como se fue formando eso, después ya echaron abajo los pabellones, bueno y nosotros aquí tuvimos esta bendición. (población Jaime Lea Plaza)

#### Anexo 5, Don José Espinoza 66 años

¿en qué año comenzó a trabajar en el puerto?

En el 70' hasta el 2001,

¿Cómo era el trabajo adentro del puerto?

era pesado el trabajo, era cargar carros, camiones y bandeja, en la cual trabajábamos 5 personas y 4 tirábamos y 1 alzaba, trabajábamos de las 8 de la mañana hasta las 9 de la noche y se tenía media hora para almorzar y un cuarto de hora para tomar onces, había otras pegas como arrumaje, arrumar los sacos de azúcar, habían x cantidad de pega, otras más livianas por ejemplo, andar al aseo barriendo el patio, pero la mayor de las partes era pesada la pega, tirar, cargar para adentro en los tractores. Antes el muelle era como de palos de 2x2 con pernos, porque para soportar la carga de un coloso con 20 toneladas, 15 toneladas; 7 toneladas cuando recién empecé, llegaban barcos chicos y así sucesivamente fue subiendo el tonelaje de las embarcaciones que llegaban, porque ahora llegan barcos de cuarenta mil toneladas, ahora ya los tractores no corren, puro camión.

3- ¿Qué aspectos positivos y negativos en torno a la llegada del puerto en Lirquén podría describir?

Para mí no, todo lo contrario, se amplió, se hizo todas esas cosas, se pavimento los patios, es bueno y para aquí para la gente, para el trabajo, hay mucha gente que entró a trabajar y antes no, antes eran ciertos sindicatos y unas listitas y nada más, ahora tienen el sindicato 1, 2, 3, 4 y 5 y 6 me parece, entonces es positivo para la gente que se haya agrandado, hacer otro muelle, lo alargaron también me parece, ¿porqué lo negativo que puede ser? Al menos cuando yo trabajaba nunca, me pagaron todo, las imposiciones que era lo principal.

-pregunta sobre ley N° 18.032.

Eso fue cuando quitaron las matrículas, eso fue negativo, pero a nivel nacional, en el tiempo de Pinochet fue eso, claro eso fue lo negativo, que se quitaron todas las regalías, si ganábamos mil nos pagaban doscientos no más.

4- ¿reconoce la existencia de una identidad portuaria lirquenina? ¿Qué características posee? Describa.

Aquí hay mucha gente, especialmente aquí en la población Jaime Leza Plaza, que lleva el nombre del director, era el Gerente General, aquí hay como un 80, 90% de gente que trabaja en el puerto.

7- ¿Cuáles fueron las transformaciones territoriales y/o espaciales de Lirquén con la llegada del puerto?

En ese tiempo había bodegas que hacían 30 mil toneladas de celulosa, pero ahora ya hay bodegas que hacen como 50 mil, 70 mil toneladas. Antes entraban (camiones) por aquí, por Lirquén antiguamente, pero ahora entran por Cerro Verde y salen por Cerro Verde. Cuando yo trabajaba echaban 1500 toneladas, 2000 era un récord y ahora dicen que echan 2000, 3000 toneladas por mano, cambió totalmente, todo mecanizado ahora, más rápido todo, hay mucha gente trabajando, por la ampliación, ahora ampliado completo los patios

8- ¿Cómo ha ido evolucionando el sector de Lirquén entre el 50' y el 2000 en cuanto a infraestructura y conectividad? ¿Es posible relacionar esa evolución o cambios a la actividad portuaria? ¿Qué tanto ha influido?

Yo creo que aquí en Lirquén, habiendo pega, no fallando, el comercio le va bien, cuando falla la pega en el puerto, le baja claro, no y hay mucha gente trabajando, con la ampliación imagínese, ampliado completo.

-Pregunta sobre La Tosca

Todos pensábamos que nunca la iban a sacar La Tosca, porque esa era una guía de los barcos cuando llegaban, pero que, de la noche a la mañana la mandaron abajo.

¿Qué impactos considera usted que ha tenido el puerto sobre la población lirquenina en la actualidad?

Yo creo que ha sido positivo porque aquí mismo en la población de nosotros tenemos con ellos el agua, entonces no ha habido problemas con ellos, todo lo contrario, y eso es bueno, que nos llevemos en la población, porque aquí casi todos fuimos trabajadores antiguos, más de 30 años (trabajando), mi papa trabajó más de 40, mi padrino igual trabajó más de 40 años.

-Se le comenta el interés sobre los testimonios y experiencias de los trabajadores.

Nosotros trabajábamos, tirábamos la carga con los tractores pelaitos nomás, después casi al final, se vinieron a techar, si nosotros quedábamos adentro en el muelle y tenían que repujarlo con un frontal para afuera para que la carga no se mojara, de repente los colosos los tirabas y se podían mandarse al agua, si cayó un compañero, que se cayó al agua, y ahora no, que problemas, buenos muelles, buenos

camiones, entonces no tienen problemas ahora, ahora están bien los cabros, todo pavimentado, buenas bodegas, harta seguridad.

### Anexo 6, Don Sergio Sanhueza 53 años

Trabajé en el puerto de Lirquén en el 90' aproximadamente, como pinchero, trabajé un tiempo y como éramos pincheros, eventuales, entonces no siempre nos daban pega, entonces uno se buscaba otra alternativa de pega o de otra empresa, pero de ahí mismo del puerto, trabajé por Asun en la parte de la madera, en la clasificación de la madera, se pintaba en este caso de la marca, ósea pintábamos la madera por Asun, después trabajé ahí mismo en el puerto, por Agunsa, donde enzunchábamos la madera, después de eso me cambie a una liquidadora de seguros, trabajando también en el puerto, que estuve como 7 años, en la que realizábamos faenas de inspección y supervisión, tanto lo que era el envasado, la parte de fertilizantes, en terreno y después la inspección adentro, en las naves, la celulosa, el embarque de celulosa, descarga de bultos, contenedores y muchas otras cosas, como liquidadora trabajaba en Puerto Lirquén, me tocaba trabajar en los otros puertos, donde llegara lo que era la parte de la aseguradora, como por ejemplo, Arauco, el mismo Arauco embarcaba celulosa acá en Lirquén como también en San Vicente, Coronel, todo eso.

1 – según su experiencia ¿podría referirse a cambios significativos a nivel laboral y económico impulsados por la llegada del puerto a Lirquén?

Influyo hartito, por ejemplo, lo que era la parte monetaria, antiguamente en la planta hacían, la planta número 1 en Penco que tuvo un récord, yo lo considero un récord, fue un récord entre Puerto Lirquén y puerto de Penco, que se cargaron 26 camiones en un turno, de salitre potasio, que fue un récord, que 26 camiones en un turno era extremado, siendo que acá en Lirquén, más de 10 u 11 camiones no se hacían, entonces la gente sí, se sacaba la mugre trabajando y lo que ganaba no es nada, hoy en día las condiciones han cambiado cualquier cantidad, antiguamente uno agarraba un saco arriba de un camión y tenía que correr la rampla para ir avanzando, en cambio hoy en día ya las plantas portátiles, la cinta transportadora va ahora a medida que tú vas avanzando arriba del camión, el camión va avanzando y la cinta te va dejando prácticamente al lado para ir cargando y lo que es parte monetaria, obviamente hoy en día ha mejorado cualquier cantidad.

El puerto siempre ha sido bueno, pero el problema es que tiene sus ventajas y desventajas, la ventaja, por ejemplo, antiguamente el periodo fuerte eran, digamos marzo a noviembre; diciembre, enero, febrero, era muy lento porque no había ni tanta nave, ni tanta pega, pero hoy en día con todos los cambios que ha habido prácticamente hoy día hay buque casi todo el año.

3- ¿Qué aspectos positivos y negativos en torno a la llegada del puerto en Lirquén podría describir?

Puerto Lirquén, no siempre fue tan bien pagado, antiguamente, porque si tu lo comparas con Valparaíso, más que nada la zona portuaria, por ejemplo, tu ves la infraestructura, ves la ciudad, hay desarrollo, en cambio, aquí en Lirquén no hay desarrollo, porque las lucas no eran tantas y nunca se pudo ver mayor desarrollo, lo que tu ves hoy en día es casi la nada misma.

4- ¿reconoce la existencia de una identidad portuaria lirquenina? ¿Qué características posee? Describa.

Los más antiguos eran reconocidos porque ellos eran del sindicato, los que son de sindicato se reconocen al tiro porque ellos son los que tienen el mayor flujo de trabajo, ósea son los más estables y por ser los más estables obviamente tener mejor ganancia y los antiguos, antiguos, ellos tenían el *medio pollo*, ellos por ejemplo, te contrataban por el turno y era tanto el poder que tenían, no sé, los sindicatos, que ellos le pagaban a otra persona para que hicieran tu turno, por ejemplo, si te pagaban 20 lucas a ti, ellos van, te contrataban a otra persona y le decían, ya te doy 7 lucas y me haces el turno,

entonces venía la otra persona y le hacía el turno y él se ganaba el resto, esas eran características muy antiguas de los viejos antiguos.

5- ¿existían diferencias entre los trabajadores dentro del mismo puerto? ¿Cómo era factible diferenciarlos?

Siempre había una diferencia, porque ahí la gente de oficina, prácticamente en la oficina, el puerto en sí se separa por dos cosas, que son los contratados y los eventuales, porque puede haber eventuales que hacen la misma pega que un contratado, entonces el eventual por lo general va a todas las pegas, va de movilizador, va de operador, a veces lo que más se marcan las diferencias son entre los grúeros, son los que marcan la diferencia, y los estibadores que esos no todos hacen la misma pega, entonces ya más que nada se conocen por los que son de un sindicato, de uno o de otro.

6- ¿era posible reconocer dentro del mismo poblado de Lirquén a los trabajadores y sus familias que eran del puerto y los que no? ¿Qué aspectos los diferenciaba?

El sector al menos acá, se destaca, al menos esta población aquí, la Jaime Lea Plaza, es prácticamente por los portuarios, entonces se creó esta población para la gente del puerto, que esas hacían las diferencias de otras personas, pero la mayoría de los del puerto se conocían quienes eran, por lo menos tenían una mejor situación que los demás.

7- ¿Cuáles fueron las transformaciones territoriales y/o espaciales de Lirquén con la llegada del puerto?

El mayor daño que se hizo fue haber sacado el punto de referencia que era La Tosca, el antiguo lugar donde estuvo la mina de carbón, entonces que paso, todo eso se echó abajo, estaba donde se construyó el nuevo muelle, entonces todo ese terreno era un cerro enorme que al final el puerto lo bajó e hizo sitios de acopio, esa es la mayor transformación que paso acá.

8- ¿Cómo ha ido evolucionando el sector de Lirquén entre el 50' y el 2000 en cuanto a infraestructura y conectividad? ¿Es posible relacionar esa evolución o cambios a la actividad portuaria? ¿Qué tanto ha influido?

En conectividad fue la nueva construcción, que hoy se conoce como la interportuaria, con la que descongestionó Penco y Lirquén, estamos hablando por ahí, por el 95', porque antiguamente toda la entrada al puerto era por aquí por el centro de Lirquén, había solamente un acceso, por lo que llevaba a una congestión, bueno ni tanta congestión porque no había tanta existencia de tantos vehículos, pero a medida que fue creciendo el puerto, la llegada de camiones fue más extensa, por lo tanto, el puerto se vio obligado a tener la entrada sur, la que está en Cerro Verde y a la vez, después con el tiempo hicieron la interportuaria, que llegó a descongestionar todo lo que es Penco y Lirquén

9- ¿Qué impactos considera usted que ha tenido el puerto sobre la población lirquenina en la actualidad?

Con la generación de más trabajo, más empleo, si en Lirquén hay harta gente que ha crecido bastante, hoy en día el valor turno es buenísimo, es alto, entonces te lleva a ti, como persona, como familia a optar a mejores beneficios, tanto para uno, como para tus hijos, te puedes proyectar también hoy en día con el ganancial que tienen.