

CONFLICTOS E INSTITUCIONES EN LA RELACIÓN URBANO PORTUARIA DE ARICA: EL CONSEJO DE COORDINACIÓN CIUDAD PUERTO (2014-2019)*

CONFLICTS AND INSTITUTIONS IN THE PORT-CITY RELATIONSHIP IN ARICA (2014-2019): CITY-PORT COORDINATION BOARDS (2014-2019)

*Haroldo Dilla Alfonso** y María Fernanda Cabezas Astorga****

Un signo distintivo de los sistemas urbanos/portuarios chilenos es la existencia de un dispositivo institucional denominado “Consejos de Coordinación Ciudad Puerto” (CCCP), los que están llamados a funcionar como espacios de interacción entre ambas partes y generar sinergias provechosas. Este artículo analiza el diseño formal de esta institución y, en particular, enfatiza en su funcionamiento en la ciudad de Arica, donde la actividad portuaria está condicionada por acuerdos internacionales y relaciones transfronterizas. Finalmente, se sugiere que los problemas que hoy presenta el funcionamiento de los CCCP se incrementarían si los corredores bioceánicos continúan desarrollándose y se produjera una “deslocalización” del puerto de Arica.

Palabras claves: Chile, Arica, fronteras, puertos, ciudades, ciudades portuarias.

One of the distinctions of the Chilean port systems is the existence of an institutional arrangement called City Port Coordination Councils (Consejos de Coordinación Ciudad Puerto-CCCP). They are supposed to provide a space of interaction between city and port, generating a beneficial exchange. This article analyzes the CCCP's formal design, particularly its operation in the city of Arica because it is conditioned by international treaties and cross-border relations. Finally, this article suggests the problems of the working of CCCP in Arica would increase if 1) the oceanic corridors continue advancing and 2) a “delocalization” of the port of Arica would happen.

Key words: Chile, Arica, borders, port, cities, port cities.

Introducción

Los puertos chilenos poseen diversos arreglos institucionales que dan cuenta de sus gobernanzas y en particular, poseen una institución que intenta dar cuenta de la relación específica urbano/portuaria: los Consejos de Coordinación Ciudad-Puerto (CCCP). El objetivo de este artículo es analizar cómo este consejo ha funcionado en Arica, una ciudad que alberga un puerto que funciona principalmente en relación con economías nacionales vecinas, y que, por consiguiente, implica un fuerte involucramiento transfronterizo regido por tratados internacionales (Dilla, 2018).

El artículo se organiza siguiendo un itinerario deductivo que parte de la situación existente a escala nacional y concluye en el análisis del CCCP en el

sistema portuario/urbano ariqueño. En una primera parte, discutimos algunos principios teóricos relacionados tanto con los puertos como articuladores de los espacios urbanos como con aquellos conceptos que servirán de ejes de los análisis, como es el caso de las instituciones y los conflictos en torno a ellos en espacios portuarios. La segunda parte del artículo se dedica a analizar el sistema portuario chileno y en particular aquellas aristas que norman y viabilizan sus relaciones con las ciudades. En esta misma sección incluimos un breve balance de los funcionamientos institucionales ciudad/puerto en dos localidades chilenas: Valparaíso e Iquique. La tercera sección es una breve presentación de la relación histórica de Arica con su puerto, la que es sucedida por una cuarta sección más extensa que focaliza propiamente el funcionamiento del CCCP

* Este artículo fue realizado con el apoyo del proyecto FONDECYT/ANID 1190133, “La intermediación urbano-portuaria en un contexto transfronterizo: Arica”.

** Instituto de Estudios Internacionales, Universidad Arturo Prat. Iquique, Chile. Correo electrónico: hdillaalfonso@gmail.com.

*** Instituto Estudios Internacionales, Universidad Arturo Prat. Iquique, Chile. Correo electrónico: mfcabezas@uc.cl

en esta ciudad. Finalmente, en las conclusiones presentamos algunas ideas que apuntan a los peligros y oportunidades que pueden traer en un futuro inmediato las rearticulaciones territoriales al calor de proyectos como los corredores bioceánicos, y en qué medida esto demanda una institucionalidad más flexible y equitativa.

Estos resultados se apoyan en la revisión de la producción académica existente en Chile –en realidad muy escasa–, de informes técnicos (anuarios de aduanas y de los propios puertos, así como información municipal), y de la prensa local; así como en varias observaciones realizadas en Arica y en otras dos localidades portuarias (Valparaíso e Iquique) que, como decíamos antes, sirven como referencias de contrastación. Además se realizaron entrevistas semiestructuradas a actores claves provenientes del mundo empresarial relacionado con el puerto, de la alcaldía, y de la sociedad civil local, cuyas miras inciden en la relación urbano/portuaria.

Debe hacerse notar que este artículo es un resultado parcial de una investigación mayor (proyecto FONDECYT/ANID 1190133) acerca de las relaciones particulares del sistema urbano/portuario ariqueño en un contexto transfronterizo.

Un repaso teórico/conceptual

La década de los 80 fue, en lo referente a los estudios portuarios, un período fructífero. Algunos de los estudios que aparecieron entonces –Hoyle y Pinder (1981), Hayuth (1982), Bird (1984), Broeze (1989), Hoyle (1989 y 1998) y Vigarié (1991)– siguen siendo importantes referencias. Sus mayores contribuciones fueron las que situaron a los puertos como nodos aglutinadores de múltiples relaciones socioespaciales, en lo que entonces ya era visible como un proceso de rearticulación territorial planetaria al calor de la ofensiva neoliberal en ciernes.

Fue también entonces que el tema de los sistemas urbanos/portuarios cobró una mayor visibilidad acicateado por lo que Hall (1996: 361) llamó “la batalla de los muelles”. En los mismos momentos en que funcionarios, comunidades y empresarios londinenses se enfrentaban acremente por controlar el destino de los terrenos portuarios en desuso, Brian Hoyle (1989) publicó ciertas reflexiones acerca de la relación histórica de las ciudades y sus puertos. Hoyle propuso una secuencia de cinco fases de articulación espacial y funcional de los sistemas urbano/portuarios y que se expresaba en distanciamientos

sucesivos de ambos componentes. Siguiendo su lógica, esta secuencia resultaba de la conjunción específica de cuatro variables: la matriz tecnológica, las reestructuraciones escalares, los cambios en el empleo y las previsiones ambientales. A tres décadas de su enunciación, la taxonomía de Hoyle no puede reclamar los atributos de universalidad que en un principio se le atribuyeron –en realidad solo explicaba una modalidad de evolución portuaria noratlántica– pero ello no disminuye su relevancia al ubicar la relación puerto/ciudad como un asunto multidimensional conflictiva, solo aprehensible desde una perspectiva interdisciplinaria.

En realidad, el conflicto había sido una constante en la relación entre puertos y ciudades. Ello es el resultado de la interacción contradictoria de dos horizontes diferentes. El primero, de las ciudades en cuanto complejos sociales en que se desarrolla la vida cotidiana, y el segundo, de los puertos en cuanto unidades técnico/operativas reguladas por el mercado (Ducruet y Lee 2006). Pero en sus primeros momentos –cuando los poblados portuarios apenas rebasaban el estatus de “comunidades marítimas” (Pearson 2006: 359)– estos conflictos permanecían latentes, y comenzaron a desplegarse como fenómenos públicos cuando los puertos extendieron sus relaciones territoriales, tornaron más complejos y vastos sus dispositivos técnicos, y, en consecuencia, sometieron a las ciudades a procesos de intermediación más gravosos. De cierta manera, los puertos pasaron a ser articuladores de las economías políticas regionales y urbanas, y en consecuencia a una “coherencia estructurada de la producción y el consumo” (Harvey, 2014: 348) que es impuesta a las sociedades urbanas que les hospedan.

En consecuencia, no se trataba solamente de que no había una relación directamente proporcional entre lo que convenía al puerto y lo que beneficiaba a la ciudad, como han sugerido (Merk y Dang 2013)¹, sino de que el sistema puerto/ciudad era un complejo relacional basado en un tipo de conflicto que solo admitía soluciones provisionales.

Es justamente esta situación la que explica De Langen (2007) en su artículo respecto de la gobernanza en las aglomeraciones portuarias, y los roles de los actores que se mueven en torno a ellas: empresarios portuarios y de actividades subsidiarias, transportistas, trabajadores, ambientalistas, comunidades residenciales, gobiernos locales y nacionales. De acuerdo con el autor, los escenarios

conflictivos en torno al puerto se organizaban en varios ejes –ambiental, residencial, laboral, desarrollo urbano–, lo que generaba un “asentamiento de diferencias” (*Settlement of differences*) que se alimentaba de “microacomodamientos” que permitían el procesamiento de los conflictos y la consecución de soluciones parciales, generalmente obtenidas a expensas de otros ejes conflictuales que se ampliaban o reproducían.

En tal contexto de “asentamientos de diferencias” es presumible que la única manera de administrar la coexistencia entre un puerto activo y una ciudad compleja es mediante arreglos institucionales entendidos aquí como “las reglas del juego en una sociedad o, más formalmente, las limitaciones ideadas por el hombre que dan forma a la interacción humana” (North, 1990: 13). Valga anotar que aun cuando las instituciones –organizaciones, normas, procesos– operan sobre la base de la regularidad, ello no implica necesariamente una formalidad entendida como sus constituciones y funcionamientos desde legalidades consagradas. Más que los estatus legales institucionales, lo que parece ser más relevante es que las instituciones –siguiendo a Spiller, *et al.* (2008)– sean estables, adaptables y coherentes. Y, lo que resume todo lo anterior, que sean efectivas y eficientes en la consecución de objetivos reconocidos como de bien común por todas las partes. De manera que la distancia de ellas signifique para los actores un costo mayor que la permanencia en su interior.

El sistema portuario chileno y las normas de relaciones urbano-portuarias

Chile alberga 59 puertos, 27 de ellos de uso público y 12 de propiedad estatal (Gobierno de Chile 2009). Estos últimos movilizan cerca del 90% de la carga y son operados bajo una modalidad de arrendamientos cercana a lo que el Banco Mundial define como *Landlords Model* (Brooks, 2004).

Hasta 1997 –cuando se dictó la Ley 19.542, denominada de modernización de puertos, que inició el proceso de privatización y desconcentración administrativa– todos estos puertos eran administrados por la empresa estatal EMPOCHI, que operaba como autoridad portuaria. Pero desde entonces el sistema estatal se fragmentó en 10 empresas públicas, cada una de estas opera con ciertas atribuciones exclusivas de autoridad portuaria en la región en que actúa. Dentro de estas se encuentra la

administración, explotación, desarrollo, conservación y planificación por medio del plan de gestión anual y calendario referencial de inversiones del puerto, terminales y bienes, la fijación de tarifas de uso, y licitación y otorgamiento de concesión privada (Ley N° 19.542 1997).

No obstante, algunas funciones propias de la autoridad portuaria son compartidas con otras instituciones estatales o ejercidas exclusivamente por ellas. Ello se compensa con el funcionamiento en cada puerto de un “Comité portuario de coordinación de servicios públicos”, con reuniones mensuales que agrupa a diferentes organizaciones gubernamentales que inciden en el puerto, como aduanas, la llamada Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, los organismos de control sanitario, la marina de guerra, distintos ministerios, etc. (Reyes y Sánchez, 2016).

La nueva institucionalidad ha sido sometida a crítica por algunos analistas (Zrari, 2016; Reyes y Sánchez, 2016), y en marzo de 2019 una comisión de la Cámara de diputados encargada de un estudio acerca del tema portuario fue directa en su crítica:

“...existen múltiples actores que participan de las operaciones dentro de la administración del sistema portuario, sin embargo, no existe una estructura empoderada que permita coordinar sus competencias. Se indica la importancia para Chile de contar con una autoridad logística portuaria para el desarrollo y coordinación del sector, y homogeneizar la legislación que rige hoy día para los puertos públicos, para que también sea extensiva para los puertos privados de uso público” (Cámara de diputados y diputadas, 2019).

No es propósito de este artículo evaluar el sistema institucional referido a la gobernanza portuaria, sino solamente lo concerniente a las relaciones ciudad/ puerto. En este sentido, la ley contenía una virtud institucional: reconocía formalmente una instancia de coordinación con el fin de “procurar un desarrollo armónico ciudad-puerto” (Ley N° 19.542 1997) y que involucraba a instituciones estatales fuera del ámbito propiamente portuario, como son los casos de las intendencias regionales y de las alcaldías municipales. De igual manera explicitaba “...las características espaciales y funcionales de las interacciones entre el puerto y la ciudad: el entorno urbano y natural

(medio ambiente) y las vías de acceso” (Zrari, 2016: 96). Pero la ley no definía claramente a los consejos, y remitía sus competencias a enunciados vagos, donde era claro que buena parte de sus atributos ya eran asumidos por otras instancias estatales. Los CCCP fueron durante muchos años un simple enunciado legal, y allí donde se intentaron, tuvieron un despegue lento y de modestos resultados: “... las condiciones que marcaron su génesis –escribía Zsari (2016: 103)– por una parte, la dispersión de competencias y la falta de mecanismos que incentiven la coordinación institucional permiten explicar la lentitud o discontinuidad en el tiempo de su creación y funcionamiento”.

En el 2018 se aprobó un decreto que reglamenta la integración, constitución y funcionamiento de los consejos (Decreto N° 87 2018). Desde ciertos puntos de vista este reglamento ha sido un paso de avance en la delimitación de los objetivos, agenda, composición y procedimientos institucionales, incluyendo aquí la obligación de reuniones trimestrales. Su lectura, sin embargo, permite apreciar limitaciones fundamentales que restringen sus efectos reales en la obtención de una relación ciudad-puerto más equilibrada.

Una primera limitación de la normatividad de los CCCP proviene de su funcionalidad declarada que se remite a sus definiciones como “instancias técnicas de coordinación”. El decreto establece cerca de una docena de temas –cuestiones de acceso y vialidad, mitigación de impactos negativos de los puertos, mecanismos de fluidez de comunicación, armonización de planes de desarrollo de las partes–, todos estos son relevantes, pero dejan fuera otros –ambientales, espaciales, de compartición de excedentes económicos– que son cruciales en una relación puerto-ciudad. Lo que probablemente es más importante, las funciones de los consejos quedan redactadas de manera imprecisa y encabezadas por verbos (observar, conocer, recomendar, proponer, informar) que indican el carácter propositivo de sugerencias de la organización y, en consecuencia, marginal respecto de las tomas de decisiones.

Otro nodo problemático se refiere a la calidad de su integración. Según el decreto constitutivo (Decreto 87 de 2018), los CCCP se han integrado por cinco miembros de oficio: la intendencia regional que la preside (una instancia no elegida que representa al ejecutivo en cada región), el gobierno municipal, los representantes regionales de los ministerios de Obras Públicas y Transporte,

así como la empresa estatal a cargo del puerto que actúa como secretaria ejecutiva y era consignada como “responsable del funcionamiento del consejo”. Esta integración plantea más de un problema. Por un lado, la composición resultaba mayoritariamente –en algunos casos totalmente– oficialista y solo con la excepción de los gobiernos municipales, los integrantes representaban los intereses del gobierno central². No menos relevante es el hecho de que el funcionamiento del consejo es encargado a una entidad –la empresa portuaria– que debe ser, en la mayoría de los casos conflictivos tratados, parte del mismo conflicto.

Finalmente, aunque el decreto 87 (art. 18) proclamaba como un objetivo “...promover y establecer los mecanismos que permitirán a la ciudadanía tener un rol activo en el conocimiento de políticas portuarias que tengan directa relación y repercusión con el desarrollo de la ciudadanía y su entorno”, los CCCP eran instituciones con graves déficits de transparencia y representación social. El diseño no incluye –y en la práctica no se aprecia– la presencia de organizaciones sociales –comunitarias y de trabajadores portuarios– excepto cuando se tratan asuntos que por sus naturalezas hace inevitable esta presencia, lo que es decidido por la empresa portuaria. Tampoco se ha cumplido con las normas de transparencia publicitaria como, por ejemplo, la obligación de una página web de acceso libre. En resumen, los CCCP funcionan como entidades opacas no sujetos al escrutinio público.

Con el objetivo de acercarnos empíricamente al funcionamiento de los CCCP, y ante la carencia de estudios más actualizados concernientes al tema, realizamos un análisis, mediante entrevistas, en dos ciudades portuarias que tienen en común el contacto espacial estrecho entre puerto y ciudad, y que además poseen una tradición portuaria de larga data. Sin embargo, estas se diferencian en cuanto a las dimensiones tanto del puerto como de la ciudad, y en la manera cómo se relacionaban los puertos con las economías circundantes. Estas ciudades portuarias fueron Valparaíso en el centro del país e Iquique al norte.

Valparaíso es el puerto histórico de Chile, y la salida al Pacífico de su capital. La ciudad –asumiendo toda la mancha urbana conurbada– tenía en 2017 algo menos de un millón de habitantes. En 2017, el puerto ocupaba el segundo lugar a nivel nacional y el 19 en América Latina por carga transportada (1073734 TEU³), y era el puerto que más turistas

recibía en Chile (CEPAL 2018). El puerto es administrado por la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV) y permanece en lo fundamental en el mismo lugar en que fue fundado hace más de cuatro siglos. La ciudad, por su parte, es conocida como escenario de intensas movilizaciones sociales y es sede del poder legislativo bicameral, lo que incrementa su visibilidad política. En cambio, Iquique es una ciudad más pequeña con algo más de 300 mil habitantes en 2017 (contando su conurbación de Alto Hospicio), ubicada en la zona norte del país. Su puerto transportó en 2017 un total de 280159 TEU, lo que lo ubicaba en el lugar 8 de Chile y 49 de América Latina (CEPAL, 2018). Le distingue de Valparaíso no solo el volumen de sus transacciones, sino sobre todo que cerca del 50% de ellas están dirigidas a economías nacionales vecinas (Bolivia, Perú, Paraguay, Argentina), lo que realiza directamente o por la Zona Franca de Iquique (ZOFRI). Al mismo tiempo, aun cuando el puerto no se ha movido, la ciudad sí lo ha hecho, creciendo hacia el sur y rescatando para sí un interesante frente marino, lo que disminuye los roces espaciales con el puerto.

A pesar de las diferencias de ambas situaciones urbanas, las personas entrevistadas en ambas ciudades tenían regularmente un conocimiento superficial del CCCP, y coincidieron en que los CCCP eran instituciones positivas y deseables para un mejor desenvolvimiento de las relaciones bilaterales. Pero también coincidían en que padecían de un funcionamiento irregular, deficientes en sus acciones y poco representativas en sus composiciones.

En Valparaíso, el CCCP había tenido alguna vida, aunque poco documentada⁴. Los juicios eran poco alentadores. Un exalcalde de la ciudad⁵ señalaba textualmente que.

“...los CCCP se generaron para suavizar una ley que partió mal, porque la intención primitiva de poner término al EMPORCHI fue darle poder a una unidad portuaria de carácter local y se terminó con diez empresas más controladas que antes por una institución que no tiene ninguna vinculación con los puertos como el Sistema de Empresas Públicas (SEP)... el resultado de estas instancias ha sido bastante malo dentro del país, hay menos cantidad de consejos constituidos que los que la ley establece ...la preminencia del intendente para su convocatoria y la falta de resolutivez

de los acuerdos hace que en la práctica no tienen importancia”.

Otra persona entrevistada, un asesor del alcalde⁶, fue aún más directo: “La visión que tenemos del CCCP es que ha sido re-poco útil, un espacio medio decorativo al final del día”, lo que, afirmaba, se había puesto en evidencia en 2019, cuando la ciudad fue estremecida por un duro conflicto laboral en el puerto sin que el tema fuera abordado por el consejo.

En Iquique, por otra parte, jamás se ha convocado al CCCP. Esta situación poco alentadora es explicada por los actores entrevistados de muchas maneras, pero en todos los casos coincidían en que era una falencia que escapaba de sus manos y que tenía efectos negativos. Un funcionario municipal⁷ vinculado al tema portuario señalaba que:

“...mientras no exista el CCCP no podemos llevar a cabo distintos proyectos, porque no existe la voluntad del gobierno regional y del Estado para llevar a cabo proyectos viales que resuelvan problemáticas en la ciudad... en Iquique se ha pedido a los reiterados gobiernos regionales la convocatoria de los CCCP, pero no se ha obtenido respuestas, solo cancelaciones”. “Iquique es la única región en que jamás ha sesionado el CCCP, algo que afecta negativamente como sociedad porque los conflictos y negatividades de los puertos tienen que ser tratados no solo por el municipio, sino que por todos los actores”.

Ante la carencia de mecanismos e instituciones formales que regulen la relación puerto/ciudad, los entrevistados se refieren a instancias informales frecuentes en una ciudad donde ha predominado un liderazgo político tradicional y con filiaciones familiares, que ha logrado penetrar y cooptar muchas instancias sociales urbanas sobre bases clientelistas. Según señala un representante empresarial local⁸ “...hemos mantenido ciertos movimientos políticos mucho tiempo, por lo que la dinámica de la municipalidad ha sido mantener cierto acercamiento con la fuerza política sindical, entregando auspicio, recursos, facilitando procesos, etc. Esto ha producido cierto grado de coordinación a nivel municipal” y cuando existen problemas, decía otro entrevistado, “se van resolviendo en negociaciones en etapas

más pequeñas, poco a poco y cara a cara, con las autoridades máximas de la Empresa Portuaria”. Esta inexistencia de una madeja institucional regular es el rasgo más destacado en la relación puerto/ciudad en Iquique.

Como veremos más adelante, en el sistema portuario/urbano ariqueño se ha producido un patrón de funcionamiento institucional diferente a los dos casos antes mencionados, diríamos que más regular en términos formales, pero también con resultados discretos.

Arica y su puerto

La ciudad de Arica es la capital de la región más norteña de Chile, donde el país comparte fronteras con Perú y Bolivia. Fue el último territorio formalmente incorporado a Chile en 1929 como resultado de la Guerra del Pacífico (1879-1883) y el Tratado de 1929 (Contreras, Tapia y Liberona, 2017; Díaz y Bustos, 2020). Según el último censo (2017) la ciudad tenía 221548 habitantes, casi el 99% de la población total de la región que encabezaba. El 26% de su población alegaba pertenencias a pueblos originarios, principalmente aimaras.

Durante la mayor parte de su historia, esta ciudad fue una comunidad marítima, moldeada ecológica, estructural y culturalmente por el mar. Y aún hoy, el puerto sigue ejerciendo funciones importantes en la reproducción económica y cultural de la sociedad urbana.

El puerto de Arica fue licitado en 2004, de manera que, aunque sigue siendo formalmente una propiedad estatal –a cargo de la Empresa Portuaria de Arica/EPA– tiene una gerencia privada: la Terminal Puerto Arica/TPA. La CEPAL (2018) lo ubicaba en el cuarto lugar entre los 10 puertos de propiedad estatal chilenos por volúmenes de carga y el 46 en América Latina. Poseía media docena de sitios de atraque, cuyos calados oscilaban entre 6,7 y 12,4 metros, y abarcaba unas 25 hectáreas en el litoral, además de otras instalaciones en la ciudad. En él operaban ocho agencias navieras que representaban a las compañías de armadores más importantes del planeta. En 2018 el puerto había transferido 3,2 millones de toneladas de mercancías.

Lo que singulariza al puerto de Arica en el contexto chileno es la intensidad y manera como se vincula con las economías fronterizas, en este caso de Bolivia y Perú (Álvarez y Santibáñez, 2021; Soto y Yampara, 2021). Aunque es usual el uso

de los puertos chilenos por las naciones vecinas en busca de una salida al Pacífico, en Arica este uso es abrumador, en particular en relación con Bolivia. En el 2018 las mercancías bolivianas en tránsito abarcaban el 78% de las operaciones, mientras que otro 4% era cubierto por mercancías del sur de Perú. Solo 12% de sus operaciones correspondían a cargas nacionales (Terminal Portuario Arica [TPA] 2018). En otras palabras, aunque el puerto de Arica puede ser considerado –siquiera de manera incipiente– como un puerto pivote de fuerte tránsito intermodal en el sentido planteado por Hoffman (2000), por consiguiente, significativo para la economía regional andina, para los efectos de la economía nacional resulta muy poco trascendente.

A esta situación se agrega otra particularidad. Aunque el uso del puerto por los empresarios de los países limítrofes se ajusta según normas y precios del mercado que se acuerdan contractualmente, existen obligaciones extraeconómicas –servidumbre de tránsito de las mercancías, derechos de almacenaje, etc.– derivadas de los acuerdos binacionales a partir de 1904 con Bolivia y de 1929 con Perú. En consecuencia, son relaciones condicionadas por la geopolítica que trascienden la simple ecuación costos/beneficios (Dilla y Álvarez, 2018).

Esto otorga al Puerto de Arica un tipo de funcionamiento de alta sensibilidad. Cualquier atraso sustancial en las operaciones portuarias no demora en convertirse en parte del conocido diferendo binacional al mismo tiempo que genera una opinión pública ciudadana basada en la etnia, en particular cuando implica la aglomeración de camiones y choferes bolivianos en las calles de la ciudad. La clase política y empresarial local ha tomado nota de los costos que ello tiene y de la necesidad de crear espacios institucionales efectivos para la prevención y solución de estos conflictos, lo que se expresa en reuniones operativas periódicas de los factores involucrados, en comités *ad hoc*, en comisiones de gobernanza propiamente portuaria y en el uso de otros espacios de concertaciones como los Comités de Integración y Desarrollo Fronterizo en lo que a Perú concierne (Álvarez, 2020). Ello concede al puerto (a diferencia de la situación de Iquique que antes mencionábamos) una cierta densidad de instancias de coordinación que sin lugar a dudas viabilizan muchos procesos y hacen más complejo el paisaje institucional del sistema urbano/portuario.

El funcionamiento del Consejo de Coordinación Ciudad Puerto

En este sentido el CCCP no ha sido una excepción. A diferencia de Iquique y Valparaíso, el consejo ha tenido aquí un funcionamiento ondulante, pero sostenido, desde 2014⁹. De acuerdo con la información proporcionada por la Empresa Portuaria, el CCCP tuvo dos sesiones en 2014, período en que se constituyó con ocho integrantes fijos, incluyendo varios alcaldes y funcionarios del puerto. Pero no sería hasta el año siguiente que el consejo adoptó un programa de trabajo basado en cinco puntos: conectividad y accesibilidad portuaria urbana, difusión de información alegórica al puerto y sus actividades, establecimiento de canales de coordinación con otras autoridades pertinentes, integración de espacios compartidos y flexibles para el puerto y la ciudad y manejo de conflictos urbanos multimodales e intermodales (Empresa Portuaria de Arica [EPA] 2015). En 2016 sesionó una sola vez y el boletín menciona dos logros de la agenda anterior, que se trataba de proyectos presentados a las autoridades pertinentes, uno referido a la creación de un estacionamiento para camiones y otro a la implementación de un nuevo acceso al puerto sin graves afectaciones urbanas (EPA 2016). Al parecer no hubo reuniones en 2017, y se produjeron tres en 2018 en que se abordaron los aspectos operacionales al interior del terminal portuario, los mecanismos de fiscalización de los camiones bolivianos por parte de Carabineros y se mencionaron algunos desafíos para el próximo año sin quedar claro cuáles eran estos (EPA 2018). Es decir, nada indica que existiese dentro del CCCP una atención de seguimiento a la agenda que el mismo adoptó, lo que es también una crítica que mencionan varios informantes claves que fueron parte de él en algún momento.

Como antes anotábamos, en 2019 el tema desaparece de las memorias anuales de la empresa portuaria, pues esta abrió un espacio en su página web para colocar las actas de reuniones (EPA 2020). Aunque desde ese año hubo 7 reuniones, solo aparecen dos actas y no fue posible conseguir las restantes.

Una primera acta refiere una reunión de solo 50 minutos en marzo, en que se refundó el CCCP al calor del decreto 87 ya mencionado. La segunda, de mayo, da cuenta de una reunión de 90 minutos que sirvió para atender el asunto de las cargas

peligrosas que transitaban por la ciudad y para conocer el plan regulador de la ciudad elaborado por el municipio, que contempla el rescate urbano del frente marino y el traslado del puerto unos diez kilómetros hacia el norte. Aunque el acta consigna algunas preguntas de los participantes, es evidente que se trató de dos acciones informativas. Según los actores que debieron participar en las reuniones, se hicieron siete entre 2019 y 2020, pero solo existen y son públicas las dos actas mencionadas. Tres actores que participaron en algunas de estas reuniones afirmaron que efectivamente se produjeron las reuniones, pero nadie pudo explicar qué se trató en ellas, siquiera mencionar un aspecto particularmente relevante.

Cuando se contrastan las opiniones de los actores locales respecto del CCCP, es posible encontrar tres posicionamientos congruentes con la manera cómo esos actores se relacionan con el asunto.

Una primera posición proviene básicamente de los actores relacionados con el gobierno municipal y que asumen al CCCP como un mecanismo potencialmente provechoso, pero realmente deficiente frente a los retos que enfrenta el sistema urbano/portuario. Una dirigente municipal¹⁰ del área de la planificación territorial que tenía una experiencia previa de trabajo con la EPA, consideraba que el CCCP "...pudiera ser una tremenda herramienta, pero sus temas son muy inmediatos, sin mirada al futuro", por lo que excluye de sus deliberaciones asuntos territoriales cruciales de los que no puede tomar decisiones: "el puerto, afirmaba, no se relaciona mucho con la ciudad, más allá de lo que está obligado, y por ello la EPA siempre se ha negado a que el alcalde, sea quien sea, forme parte de la dirección del puerto".

Otro informante ligado a la municipalidad que había participado en varios consejos¹¹, remitía sus críticas a la baja representatividad. Creía que resultaba una entidad "sin ninguna operatividad" debido a su carácter "cupular, divorciado de la sociedad, sin participación comunitaria". Y que en última instancia el CCCP reflejaba lo que pasaba entre el puerto y la ciudad "...el puerto no se abre más a la comunidad, no deja beneficios proporcionales, no permite, de alguna manera, que alguna autoridad democrática municipal pueda integrar el directorio portuario, y ese alejamiento se refleja en el consejo".

En consecuencia, el CCCP aparece para este sector -cuya relevancia como contraparte fundamental

en el consejo no es necesario enfatizar— como otro espacio que conviene ocupar, pero sin grandes motivaciones prácticas.

Un ejemplo de ello—que solo mencionamos aquí a manera de ilustración— fue el conflicto suscitado cuando, en 2019, el gobierno municipal intentó colocar en su plan director la recuperación de un espacio del puerto ocupado por un astillero propiedad de un grupo económico muy poderoso, que hubiera permitido abrir un breve espacio de frente marino a la ciudad. El tema produjo una explosión política en que los empresarios y los trabajadores hicieron causa común contra la medida argumentando la seguridad de los empleos, mientras que grupos comunitarios y ambientalistas apoyaron la intención municipal enarblando el derecho espacial de la ciudad. Finalmente, el consejo municipal votó en contra por mayoría mínima, lo que echó abajo la propuesta de la alcaldía. A pesar de su gravedad, el asunto nunca fue llevado al CCCP, aun cuando tanto los funcionarios municipales como los empresarios entrevistados consideraron que ello hubiera sido oportuno. Sencillamente, nadie consideró al CCCP como una instancia efectiva para resolver un problema de esta naturaleza.

A diferencia de los actores vinculados al municipio, los informantes relacionados con la actividad portuaria mostraban un acuerdo básico de la manera cómo el CCCP funcionaba. Un alto directivo de la empresa portuaria¹² creía que el consejo había conseguido ser una “...plataforma de diálogo para encarar objetivos y propósitos entre la ciudad y el puerto, y aunar esfuerzos, mitigar las externalidades y también para fomentar oportunidades de desarrollo sinérgico conjunto”, aunque cuando se le pedía concretar con ejemplos, solo podía referirse al ofrecimiento de soluciones para el estacionamiento de los cientos de camiones que deben permanecer en la ciudad en espera de los servicios de descarga o de carga del puerto.

Los informantes de este grupo eran críticos frente a las propuestas municipales para trasladar al puerto hacia el norte y liberar el frente marino para usos urbanos. Un informante creía que se trataba de una “quimera sin fundamentos”, mientras que otro se quejaba de habían “sectores que no querían ver un puerto, sino un acceso directo al mar” y que trataban de imponer lo que es solamente un deseo sin alcance técnico, económico u operativo. Un tercer informante, con un cargo gerencial en la TPA¹³ señaló que:

“...una ola bastante ideológica de ciertos grupos que esperan que el puerto les solucione la vida... una cierta utopía de algunos sectores, quienes plantean como banderas de lucha respecto de lo que tiene que ser Arica y el futuro y desprecian a los números y hacen caso omiso a ciertos supuestos, más que supuestos, ciertos hechos que han ido generando lo que hoy día tenemos en Arica. Arica es una ciudad portuaria, porque sin puerto, no habría Arica”.

Es interesante anotar que las tres personas entrevistadas en este sector coincidieron casi puntualmente en que, si existían frustraciones en el CCCP entre otros actores, ello estaba determinado por la inflación de expectativas de estos sectores, no por la calidad del funcionamiento institucional, que consideraban óptimo como “oportunidad de coordinación”.

Sin embargo, la mayor parte de las personas entrevistadas—todas en el ámbito local y comunitario— sencillamente desconocían que existiera el Consejo de Coordinación Ciudad Puerto. De cuatro concejales entrevistados, solo uno (antes citado) lo conocía. Los restantes nunca lo habían oído mencionar y lo confundían con una asociación de ciudades portuarias que existe a nivel nacional, y donde han encontrado un espacio interesante de trabajo. De igual manera, cinco líderes comunitarios (ambientalista, vecinales, culturales) fueron consultados, pero ninguno lo conocía. Uno de ellos¹⁴ que había sido miembro del Consejo Comunal de Organizaciones de la Sociedad Civil, adscripto a la municipalidad, aseguraba que allí “...nunca se trató el tema, al menos cuando yo estaba, y el tema del puerto no es de trato público al menos que provoque tumultos como pasó con el astillero”.

A manera de conclusiones

Sin lugar a duda, la existencia en la legislación portuaria chilena de una figura institucional como los Consejos de Coordinación Ciudad/Puerto es un signo positivo. El CCCP se ha revelado como una necesidad, y allí donde ha funcionado ha conseguido interacciones de los actores relacionados con el tema, y eventualmente, impulsar acciones provechosas para las ciudades y sus comunidades. Pero es también evidente que se trata de una organización más promisoriosa que efectiva.

Cuando diversos autores antes citados –Hoyle (1989, 1998), De Langen (2007), Schubert (2011), Merk y Dang (2013)– se refieren a la incongruencia de la visión lineal de mutuos beneficios en los sistemas urbanos/portuarios, se están refiriendo a un dato inherente a su funcionamiento: la tendencia del puerto, en cuanto empresa capitalista, a expropiar a la sociedad urbana mediante el consumo de sus recursos ambientales y humanos y la transferencia a ella de sus externalidades negativas. En consecuencia, se refieren a una situación insoluble en el contexto neoliberal, lo que explica el “asentamiento de diferencias” que argumentaba De Langen (2007). Se trata de una relación que –sin obviar los beneficios mutuos– implica una multidimensionalidad conflictiva que se asienta en los ámbitos socioeconómico, ambiental, político y cultural.

Cuando esta relación se produce en un contexto de fuerte asimetría de poderes, entonces la conflictividad se incrementa en detrimento de un solo lado. Esto es lo que sucede en Chile, un país severamente centralizado con gobiernos locales débiles y de empresas beneficiadas por el espíritu del *laissez faire* inherente al capitalismo neoliberal. A lo que se agrega el diseño deficitario de los CCCP, antes comentado, lo que ayuda a explicar que muchas ciudades hayan decidido no involucrarse en estos espacios, o hacerlo solo como un rito de formalidad. Se trata de un tipo de situación en que –siguiendo a North (1990)– no se generan incentivos a los actores en participar ni les da la seguridad de que su trabajo y tiempo sea fértil en materia de acuerdos, desalentando de esta forma la acción colectiva (Olson, 1991; Stone 2002).

Arica sugiere una situación peculiar. El estudio realizado muestra ese desbalance de poder que permea los discursos de los actores municipales y empresariales cuando se refieren a los consejos, así como la apatía de muchos actores frente al asunto. Pero al mismo tiempo Arica muestra uno de los funcionamientos más regulares de los consejos en el territorio chileno. Desde 2014 han tenido lugar dos decenas de reuniones y siete de ellas han ocurrido a partir de la reorganización de los consejos

al calor del decreto 87. Lo que es un indicativo de la alta sensibilidad de los temas institucionales que pueden ayudar a prevenir o controlar conflictos, en un puerto cuyos condicionamientos geopolíticos pueden conducir a esos conflictos a situaciones internacionales indeseables.

Finalmente, vale la pena enfatizar que cualquiera de los análisis efectuados acerca de las complejidades del puerto de Arica y la necesidad de un diseño institucional más complejo para afrontar sus relaciones con la ciudad, pudieran verse sobrepasados en un mediano plazo si continuaran avanzando los llamados corredores bioceánicos (CBO), procesos de rearticulación territorial y reconversión productiva marcada por el neoextractivismo en función de la acumulación global, tal y como ha sido discutido por Herrera (2019). En términos empíricos ello induciría un incremento de las capacidades portuarias y su inevitable traslado hacia una zona de mayor calado y espacio de despliegue de naves mayores. En términos sistémicos se produciría otro momento de “deslocalización” de la ciudad y la región y nuevos roles para un puerto que dejará atrás su vocación transfronteriza determinada por la geopolítica, para asumir otras funciones como pieza subordinada, pero activa, de lo que Brenner y Theodore (2002) llamaban –recurriendo a la metáfora schumpeteriana– la *destrucción creativa* del urbanismo neoliberal. Ello pudiera implicar la creación de una zona de libre comercio articuladora de cadenas de valores complejas y de una aglomeración productiva y de servicios, así como la movilización de nuevas estrategias localizadas en un escenario que seguirá siendo fuertemente transfronterizo, pero evidentemente de una manera diferente a como lo ha sido hasta el momento. Aun cuando ello supone oportunidades para la ciudad en sus relaciones con el dispositivo portuario, no puede perderse de vista que Arica sería una parte periférica en este nuevo encadenamiento productivo y de servicios y, en consecuencia, una zona de sacrificio de recepción de conflictividades. Un reto, al que evidentemente habrá que responder en el mediano plazo¹⁵.

Referencias Citadas

- Álvarez, C.
2020 Comité de Integración y Desarrollo Fronterizo Perú-Chile: aproximaciones al mundo social y empresarial en torno a la frontera. *Si Somos Americanos. Revista de Estudios Transfronterizos*, Vol. 19 (2), pp. 49-67. <https://www.sisomosamericanos.cl/index.php/sisomosamericanos/article/view/923>
- Álvarez, C. y Dilla, A.
2018 Arica/Tacna: Los Circuitos Económicos de un Complejo Urbano Transfronterizo, *Revista Diálogo Andino*, N° 57, pp. 99-109, 2018.
- Álvarez, C y Santibáñez, C.
2021 Conflictividad Laboral en un Puerto Transfronterizo: Arica, 2003-2004, *Revista Diálogo Andino*, N° 65, pp. 281-289, 2021.
- Banco Mundial
2007 *Port Reform Toolkit (2nd edition)*, World Bank/PPIAF, Washington DC. <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/port-reform-toolkit-ppiaf-world-bank-2nd-edition>
- Bird, J.
1984 Seaport development: some questions of scale, *Seaport Systems and Spatial Change...*, pp. 21-41 (B. S. Hoyle and D. Hellín, Eds). Chichester, John Wiley.
- Brenner, N. and Theodore, N.
2002 Cities and the Geographies of Actually Existing Neoliberalism, *Antipode*, Vol. 34,3, July.
- Brooks, M.
2004 The governance structure of ports, *Review of Network Economics*, Vol. 3, Issue 2 - June 2004: 168-183.
- Brooks, M. and Cullimane, K.
2007 Devolution, port governance and port performance research, *Transportation Economics*, Volume 17, Elsevier.
- Broeze, F.
1989 Brides of the Sea, *Australian Association for Maritime History*, Kensington, New South Wales University
- Cámara de diputados y diputadas
2019 Comisión investigadora de Ley que moderniza sector portuario estatal se constituyó en la Cámara (13 de marzo), https://www.camara.cl/prensa/sala_de_prensa_detalle.aspx?pmid=136399 (20/05/2020)
- CENSO
2017 *Memoria del Censo de 2017*. https://www.censo2017.cl/memoria/descargas/memoria/libro_memoria_censal_2017_final.pdf
- CEPAL
2018 *Datos estadísticos del informe de la actividad portuaria en América Latina y el Caribe*. https://www.cepal.org/sites/default/files/news/files/actividad_portuaria_2018.pdf
- Contreras, Y.; Tapia, M. y Libernona, N.
2017 Movilidades y Prácticas Socioespaciales fronterizas entre Arica y Tacna. Del Sentido de Frontera a la Transfrontericidad entre Ciudades, *Revista Diálogo Andino*, N° 54, pp. 127-141, 2017.
- Cuevas, H. y Budrovich, J.
2020 La Neoliberalización De Los Puertos En Chile: El Caso de la Ciudad-puerto de Valparaíso, *Revista Austral de Ciencias Sociales*, N° 38, pp. 337-363, 2020, DOI: 10.4206/rev.austral.cienc.soc.2020.n38-17
- Decreto N° 87
2018 Aprueba reglamento para la aplicación del artículo 50, letra D) de la Ley N° 19.542 sobre integración, contitución y funcionamiento de los Consejos de Coordinación Ciudad-Puerto. Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, Chile, 3 de agosto de 2018.
- De Langen, P.
2007 Stake Holders, Conflicting Interests and Governance in Port Clusters, *Devolution, Port Governance and Port Performance Research in Transportation Economics (Edit by M Brooks and K Cullimane)*, Volume 17, Elsevier: 457-477
- Díaz, A. y Bustos, R.
2020 Crisis en la Frontera: Percepción de abandono en Tacna y Arica luego del Tratado de 1929, *Revista Diálogo Andino*, N° 61, pp. 153-160, 2020.
- Dilla, H.
2018 Arica entre tres fronteras, *Estudios Atacameños*, N° 57, pp. 221-238.
- Empresa Portuaria de Arica
2015 *Memoria Anual del Puerto de Arica 2015*. <http://puertoarica.cl/Web/uploads/memorias/2015.pdf> (26/09/2020)
- Empresa Portuaria de Arica
2016 Última sesión del año del Consejo Ciudad-Puerto (28 de Noviembre), <http://puertoarica.cl/index.php/es/novedad/ltima-sesin-del-ao-del-consejo-ciudad-puerto> (26/09/2020)
- Empresa Portuaria de Arica
2018 Consejo de Coordinación Ciudad-Puerto analizó los nuevos desafíos del sector (15 de Noviembre), <http://puertoarica.cl/index.php/es/novedad/consejo-de-coordinacion-ciudad-puerto-analizo-los-nuevos-desafios-del-sector> (27/09/2020)
- Empresa Portuaria de Arica
2018 *Memoria Anual Puerto de Arica 2018*. <http://puertoarica.cl/Web/uploads/memorias/2018.pdf> (26/09/2020)
- Empresa Portuaria de Arica
2020 Consejo de Coordinación Ciudad- Puerto. <http://puertoarica.cl/index.php/es/consejo-ciudad-puerto> (25/09/2020)
- Empresa Portuaria de Valparaíso
2020 Estadísticas. <https://www.puertovalparaiso.cl/puerto/estadisticas> (15/11/2020)
- Gobierno de Chile
2009 Infraestructura portuaria y costera de Chile 2020. <http://www.dop.cl/acercadeladireccion/Documents/Infraestructura%20Portuaria%20y%20Costera%20Chile%202020.pdf> (16/10/2020)
- Hall, P.
1996 *Ciudades del Mañana*, Barcelona, Ediciones del Serbal.
- Haggard, S. & McCubbins, M.D.
2001 *Presidents, Parliaments and Policy*. New York: Cambridge University Press.
- Harvey, D.
2014 *Espacios del capital*, Madrid, Akal.
- Hayuth, Y.
1982 The Port-urban Interface: An Area In Transition, *Area*, N° 14, 219-224.
- Herrera, D.
2019 Geopolítica de la Fragmentación y Poder Infraestructural. El Proyecto One Belt, One Road y América Latina.

- Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder*, vol. 10, núm. 1, 41-68.
- Hein, C.
2011 *Port Cities: Dynamic Landscapes and Global Networks*, New York, Routledge.
- Hoyle, B.
1989 The Port-city Interface: Trends, Problems and Examples, *Geoforum*, vol. 20, N° 20, pp. 429-436.
- Hoyle, B.
1998 Cities and Ports: Concepts and Issues, *Vegueta*, No 3: 263-278.
- Hoyle, B. and Pinder, D.
1981 *City-port Industrialization and Regional Development: Spatial Analysis and Planning Strategies*, Pergamon Press, Oxford.
- Hoffmann, J.
2000 El Potencial de los Puertos Pivotes en la Costa del Pacífico Sudamericano, *Revista de la Cepal*, núm. 71, agosto, Santiago de Chile: CEPAL, Naciones Unidas: 67-82.
- Kokot, W. Gandelsman, M. Wildner, K. y Wonneberger A.
2008 *Port Cities as Areas of Transition*, Bielefeld, Transaction Publishers.
Ley N° 19.542
Ley de Modernización del Sistema Portuario Estatal. Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, Chile, 09 de diciembre de 1997.
- Marshall, R.
2014 *Waterfronts in Post Industrial Cities*, New York, Routledge.
- Merk, O. y Dang, T.
2013 The Effectiveness of Port-City Policies: A Comparative Approach. *OECD Regional Development Working Papers*, 2013/25
- North, D.
1998 Una Teoría Política Basada en el Enfoque de los Costos de Transacción". En Sebastián M. Saiegh y Mariano Tomassi (comps.). *La Nueva Economía Política: Racionalidad e Instituciones*. Buenos Aires: Eudeba, 1998, pp. 97-112.
- Olson, M.
1991 La lógica de la acción colectiva, En Albert Battle (ed.) *Diez Textos Básicos de Ciencia Política*, Barcelona, Ariel, pp. 203-220.
- Pearson, M.
2006 Littoral Societies: Concepts and the Problems, *Journal of World History*, Vol. 17, N° 4, December: 353-373.
- Reyes, A. y Sánchez, M. I.
2016 *Conceptos y facultades de autoridades portuarias*, Santiago, BID/MTT, <http://biblioteca.digital.gob.cl/bitstream/handle/123456789/1027/2016%20bid%20Analisis%20Comparado%20Autoridad%20Portuaria.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Servicio Electoral de Chile SERVEL
2020 Elecciones Municipales. [https://www.servel.cl/elecciones-municipales/\(11/06/2020\)](https://www.servel.cl/elecciones-municipales/(11/06/2020))
- Schubert, D.
2011 Seaport Cities: Phases of Spatial restructuring and Types and Dimensions of Redevelopment, *Port Cities: Dynamic Landscapes and Global Networks* (edit. By Hein, Carola), New York, Routledge.
- Soto, D. y Yampara, D.
2021 Vida Económica y Contradicciones Sociopolíticas de una Elite Local en la Frontera: Entre el Proteccionismo Estatal o el Libremercadismo en la Ciudad y el Puerto de Arica (1900-1958), *Revista Diálogo Andino*, N° 65, pp. 261-280, 2021.
- Stone, D.
2002 *Policy Paradox: The Art of Political Decision Making*. Revised Edition. New York: W. W. Norton & Company.
- Spiller, P. T.; Stein, E. & Tommasi, M.
2008 Political Institutions, Policymaking, and Policy: An Introduction, *Policymaking in Latin America How Politics Shapes Policies*. Washington, DC: Ernesto Stein & Mariano Tommasi: Inter-American Development Bank.
- Terminal Portuario Arica
2018 *Memoria Anual TPA 2018*. Extraído el 16 de diciembre 2019 de: <http://portal.tpa.cl/tpaweb/wp-content/uploads/2019/03/Memoria-Oficial-2018.pdf>
- Vigarié, A.
1991 Les fronts portuaires, inquiétude des grands ports mondiaux, deux ouvrages, *Annales de Géographie*, vol. 100, N° 559, pp. 108-142.
- Zrari, S.
2016 Los consejos de coordinación ciudad puerto: ¿Un instrumento de gobernanza territorial?, *Revista Geográfica de Valparaíso* (en línea), N° 53 / 2016, pp. 92-105.

Notas

- ¹ Esta relación contradictoria ha sido tomada en cuenta, desde perspectivas disciplinarias diferentes, en las obras colectivas de Brooks y Cullimani (2007), Kokot, Gandelsman, Wildner y Wonneberger (2008); Hein (2011) y Marshall (2014), que han documentado experiencias principalmente referidas a Europa, Norteamérica y Asia Oriental.
- ² Esta condición negativa pudiera cambiar con la sustitución desde 2021 de las intendencias designadas por el poder ejecutivo por las gobernaciones elegidas democráticamente. Ello pudiera plantear apoyos locales más fuertes y la generación de otros niveles conflictivos, por ejemplo, cuando conviven en un mismo CCCP orientaciones partidistas

diferentes. No obstante la relevancia de este dato, no creemos que ello pueda cambiar sustancialmente nuestras conclusiones en torno a los CCCP, y en cualquier caso se trata de un fenómeno muy reciente que deberá ser evaluado en el futuro.

- ³ TEU es el acrónimo de la unidad volumétrica denominada *Twenty-foot Equivalent Unit*, más usada para medir las capacidades de trasiego contenerizado de los puertos. Se trata de un contenedor con unos 6 metros de largo por unos 2,5 metros de altura y de ancho.
- ⁴ En la página web de la empresa portuaria solo aparece un acta de 2018. En ella se consigna la protesta reiterada

del alcalde –un joven vinculado a sectores de la izquierda política– por la manera limitada como se explica la relación puerto-ciudad y por la ausencia de la sociedad civil en el consejo, en particular de los obreros portuarios. La protesta tuvo poco eco, y solo consiguió que se decidiera discutir el asunto más adelante, lo que nunca se hizo.

⁵ Hombre chileno, profesional, exalcalde de Valparaíso.

⁶ Hombre chileno, asesor del alcalde.

⁷ Hombre chileno, funcionario de la municipalidad.

⁸ Hombre chileno, alto cargo directivo de la Asociación de Industriales de Iquique.

⁹ En este punto es necesaria una aclaración. Aunque en el curso de este estudio entramos en contacto con funcionarios colaborativos, que brindaron una información valiosa, siempre afrontamos un déficit en este último sentido, de manera que el acceso a información fue un proceso fragmentado y tensionado. Entre 2014 y 2018 las reuniones del CCCP ocupaban un espacio muy breve en las memorias anuales de la Empresa Portuaria, mientras que desde 2019 ellas aparecen reflejadas en la página web de la misma institución. Pero en todos los casos de manera formal, sin informaciones sustanciales, lo que dista de los propósitos

de transparencia que aparecen consignados en el decreto constitutivo. Así, si como fue confirmado con varios participantes entrevistados, se celebraron 7 reuniones entre 2019 y 2020, solo aparecen dos actas correspondientes a 2019. Cuando intentamos recabar la información por la vía formal de la ley de transparencia, tanto la municipalidad como la EPA respondieron negativamente argumentando que toda la información se había colocado *online*. Hay razones para creer que sencillamente las actas ya no existían, y lo que es más significativo, nadie las extrañaba.

¹⁰ Mujer chilena, profesional.

¹¹ Hombre chileno, profesional, concejal.

¹² Hombre chileno, profesional, miembro de la dirección de la EPA.

¹³ Hombre extranjero, profesional, gerente TPA.

¹⁴ Hombre chileno, mediana edad, profesional y activista ambiental.

¹⁵ *Agradecimientos:* Este artículo fue realizado con el apoyo del proyecto FONDECYT/ANID 1190133, “La intermediación urbano-portuaria en un contexto transfronterizo: Arica”.