

## **GÉNERO, POLÍTICAS E HISTORIA. AGENCIA RECIENTE DE MUJERES DEL PUERTO DE COQUIMBO (DÉCADA DE 2010).**

GENDER, POLITICS AND HISTORY. RECENT AGENCY WOMEN IN THE PORT OF COQUIMBO (2010S).

Hernán Videla. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Universidad Nacional de San Juan (UNSJ). Facultad de Filosofía, Humanidades y Artes. Instituto de investigaciones de historia regional y argentina (IHRA). San Juan, Argentina. Mail: [hernan.historia2@gmail.com](mailto:hernan.historia2@gmail.com).  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0951-2240>

### **RESUMEN**

Los antecedentes y recursos heurísticos utilizados corresponden, por un lado, a la documentación pública y oficial del complejo portuario de Coquimbo. Por otra parte, el resto de los materiales consultados emergen de una exhaustiva taxonomía bibliográfica y archivística, local y regional.

Este artículo es la consecuencia de una investigación histórica que tomó como eje espacial un puerto del litoral pacífico sudamericano. Si bien rastrea su necesario devenir histórico de largo plazo, se concentra cronológicamente en la década comprendida entre 2010 y 2019. Se realizó una breve síntesis histórica del Puerto de Coquimbo desde una perspectiva de género procurando, como propósitos, diseñar su breve desarrollo histórico, describir la participación femenina reciente en los puestos de toma de decisión dentro de la Empresa Puerto Coquimbo, comprender descriptivamente la presencia e incorporación de mujeres a sus espacios administrativos junto con un análisis sus perfiles personales, profesionales y laborales y examinar el papel que las fuentes públicas que presenta anualmente el Puerto de Coquimbo han atribuido a las mujeres en el periodo estudiado.

Metodológicamente se implementaron estrategias técnicas de naturaleza mixta. Los procesamientos de orden cualitativo se constituyeron a partir de la observación documental y los cuantitativos provienen de la aplicación de instrumentos estadísticos.

Se abordó la realidad administrativa, política y laboral de las mujeres portuarias y los resultados mostraron un incipiente, discontinuo, aumento de las funciones jerárquicas, de responsabilidad patronal y/o sindical de las mismas. No obstante, el

marcado predominio masculino en las categorías estudiadas hizo más que evidente los desafíos que las mismas tienen para una efectiva igualdad en la distribución de funciones al interior del puerto.

**Palabras clave:** Puerto, género, historia, políticas.

### ABSTRACT

The background and heuristic resources used correspond, on the one hand, to the public and official documentation of the Puerto de Coquimbo. On the other hand, the rest of the consulted materials emerges from an exhaustive local and regional bibliographical and archival taxonomy.

This paper is the consequence of a historical research that took a port on the South American Pacific coast as its spatial axis. Although it traces its necessary long-term historical evolution, it focuses chronologically on the decade between 2010 and 2019. A brief historical synthesis of the Port of Coquimbo was carried out from a gender perspective, seeking, as purposes, to design its brief historical development, describe the recent female participation in decision-making positions within the Puerto Coquimbo Company, descriptively understand the presence and incorporation of women into its administrative spaces together with an analysis of their personal, professional and labor profiles and examine the role that public sources that presents annually the Port of Coquimbo have been attributed to women through in the period studied.

Methodologically, technical strategies of a mixed nature were implemented. The qualitative processes were constituted from the documentary observation and the quantitative ones come from the application of statistical instruments.

The administrative, political and labor reality of port women was addressed and the results showed an incipient, discontinuous, increase in their hierarchical functions, employer and/or union responsibility. However, the marked male predominance in the categories studied made more than evident the challenges that they have for an effective equality in the distribution of functions within the port.

**Key words:** Port, gender, history, politics.

## INTRODUCCIÓN

Los tiempos contemporáneos, a través de las más complejas emergencias sociales, nos obligan como historiadores a replantearnos de manera constante cual es el rol que toma nuestra profesión. Los historiadores y sus textos presentan una dinámica tan comprometida y relacional que, más allá de la formación académica y profesional de cada quien, siempre se destaca por hallarse situada en tanto plataforma social para el diseño y el desarrollo institucional de sus programas científicos y proyectos de investigaciones históricas.

Los movimientos de mujeres a partir de la década de 1960, dentro de aquella etapa que suele incorporarse al periodo generalmente denominado como segunda ola del feminismo, pudieron continuar con intensidad de mayor grado la tarea de remover las tradicionales estructuras de pensamiento occidental. Más allá de las conquistas en materia social, una circulación más libre de bienes culturales y la aplicación democrática de algunas políticas igualitarias, los discursos feministas pudieron cuestionar las miradas tradicionales de la producción científica. Partieron de miradas que tensionaban a los productores del conocimiento histórico como agentes masculinos que acabaron por monopolizarlo, pero con tales exigencias no bastó. Llegaron a poder constituir requerimientos muy fundamentados sobre posicionamientos políticos y epistemológicos más innovadores y críticos en las reflexiones que hasta entonces habían construido las humanidades y las ciencias sociales.

Particularmente en el ámbito de la historiografía problematizaron con énfasis los procesos de la invisibilización de las mujeres manifiesta al interior de los relatos respecto a esa modernidad occidental que la encumbró como un discurso científico. Asimismo se revisaron en profundidad aquellas versiones del pasado que terminaron siendo más ampliamente divulgados en los ámbitos oficiales, académicos y mediáticos.

La historia de género replanteó, junto a otras importantes corrientes historiográficas del último tercio del siglo XX, los paradigmas que habían sido

imperantes hasta entonces en la escritura de la historia. Estos enfoques flexibilizaron la relación entre el sujeto productor y el sujeto de conocimiento, permitieron un nuevo diseño de abordajes metodológicos de las fuentes de archivo, revisaron el rol de las gerencias e instituciones académicas como condicionantes de los saberes, planificaron políticas públicas alternativas y revisitaron el interés por las nuevas relaciones de la temporalidad propias de las y los historiadores.

En relación a estas políticas del tiempo, el enfoque de la historia reciente o historia actual, también fue un severo coadyuvante en la redefinición de los nuevos modelos de comprensión crítica de la historia. Los tradicionales esquemas, basados en cierto alejamiento temporal entre la escritura histórica y la producción de fuentes como asimismo en las configuraciones epocales sumamente distantes entre sujeto y objeto de investigación, abrieron paso a proyectos ambiciosos y sumamente comprometidos con la metodología histórica en la consecuente construcción de interesantes y enriquecedoras contribuciones. Este artículo se titula “Género, políticas e historia. Agencia reciente de mujeres del Puerto de Coquimbo (década de 2010)” y pretende responder al problema ¿Cuáles son las dinámicas de participación directa de las mujeres en las políticas propias del Puerto de Coquimbo, Chile, ¿durante la década comprendida entre 2010 y 2019?

Desde el punto de vista teórico dos son enfoques que sostienen la investigación. Los mismos responden a los nuevos modelos de una historia abiertamente crítica, propios de la última parte del siglo XX, dado que, según Susana Badieri (2017),

“es necesario recordar que, en la segunda mitad del siglo XX, asistimos a una fuerte crisis disciplinar, parte a su vez de una crisis más generalizada de las ciencias sociales y humanas, que afectó tanto a la teoría, como a la práctica y a la función social de la historia” (p. 13).

Por un lado, la investigación se vale de las consideraciones y el bagaje conceptual de la Historia de género. Por el otro sostiene el enfoque reciente del marco temporal la Historia Presente.

En primer lugar, los estudios de género dentro del campo histórico han provisto a la disciplina de un rico acervo teórico y epistemológico. Para la presente investigación nos concentraremos en los aportes realizados por la historiadora feminista Joan Scott. La reconocida académica estadounidense al hablar de género dice que “es una forma primaria de relaciones significantes de poder” (1996) construida a partir de una matriz jerárquica e histórica a partir de las nociones culturales sobre las diferencias sexuales.

En tal sentido, la misma autora menciona que tal construcción tiene dimensiones analíticas complejas y dinámicas historiográficas yuxtapuestas desde el punto de vista histórico. Las distintas sociedades han ido moldeando lingüísticamente las diferencias sexuales y atribuido significaciones dispares que la investigación histórica puede ayudar a decodificar y que terminaron traducándose en prácticas patriarcales específicas.

Tomado el caso del mundo de las relaciones laborales en particular, “en el discurso acerca de la división internacional del trabajo, la tajante oposición entre mujeres y trabajo, entre reproducción y producción, entre domesticidad y percepción del salario, hicieron de la mujer todo un problema” (Scott, 1993, p. 129). Y no se trata sólo de un problema aislado. Más bien deviene como una pregunta que cuestiona el abordaje metodológico propios de los estudios históricos y humanísticos o al decir de Joan Scott (2008) “este problema es el que se enfrena desde la historia feminista al intentar restaurar a las mujeres como sujetos, y al género como una categoría analítica dentro de las prácticas de la historia del trabajo” (p. 77)

La categoría “universal” de mujer, entonces, pasa a ser cuestionada como tal ya que las realidades históricas y culturales muestran notables variaciones respecto a las modalidades de diferenciación sexual y política entre unas y otras. Por ello se vuelve oportuna la transversalidad de tal categoría a través de otras igual de significativas como, por ejemplo, la organización social en clases propia de la modernidad occidental.

En palabras de Scott (1992) una inmensa “parte de la historia del trabajo de la mujer gira en torno a los intentos de evaluar la repercusión del capitalismo industrial sobre las sociedades occidentales” (p. 51) y es por ello que de acuerdo a su posición en el mercado laboral la situación femenina puede ser dispar conforme la posición como trabajadora o empresaria que ocupen las mujeres. Así resulta plausible entender que “este tipo de operación analítica nos permite teorizar una historia distinta de la política de la clase obrera, una que dará nueva forma a nuestro conocimiento del género y la clase” (Scott, 2008, p. 121).

En segundo lugar, optar por un enfoque del tiempo presente para la escritura de una investigación histórica supone un serio reto desde una óptica metodológica. En palabras de Florencia Levín y Marina Franco (2007) en aquello “estrictamente historiográfico la inquietud por este pasado cercano se ha manifestado en el renovado auge de un campo de investigaciones, que con diversas denominaciones (...) se propone hacer de ese pasado cercano un objeto de estudio legítimo para el historiador” (p. 32). El campo de investigación de la historia reciente, con una propia deriva terminológica que la asocia a un conjunto de conceptualizaciones académicas en las que “se ha venido hablando de Historia del Tiempo Presente, del Presente, Inmediata, Reciente, Actual, Fluyente (Current) o Coetánea” (Arostegui, 2004, p. 29), pudo alcanzar el logro de vencer ciertas limitaciones establecidas por las tradiciones historiográficas más rígidas.

En efecto, según Juan Bresciano (2010), tres han sido los focos de cuestionamiento metodológico que la Historia reciente ha logrado rebatir. Estos se pueden organizar en base a la neutralidad investigativa, el valor de las fuentes y la periodización del objeto de estudio. Todos obtienen respuesta dado que el

“riesgo de parcialidad por involucramiento con los hechos, sostiene que la distancia temporal no garantiza la neutralidad, ni la proximidad inhibe al investigador de proceder con rigor académico (...) Con relación a la carencia de fuentes fidedignas, afirma que los documentos de archivos, en principio, no resultan más confiables que los restantes, y que todos deben ser sometidos a una crítica heurística rigurosa. (...). En lo que atañe al carácter inconcluso de los procesos contemporáneos, sostiene que nunca se tiene la plena certeza de

que un proceso histórico haya finalizado; considera, a su vez, que la falta de perspectiva puede equilibrarse con la contextualización de los hechos en tendencias (...).” (p. 11)

Con todo, otros autores y autoras han marcado la importancia que revisten las particularidades de la Historia reciente. María Inés Mudrovic (2005) señala que este campo precisa una demarcación temporal más justificada, y sobre todo que “la historia del presente da por tierra uno de los presupuestos epistémicos que caracterizan a la visión estándar del conocimiento histórico: (...) distancia temporal entre el historiador y su objeto de estudio” (p. 127)

Este informe va a avanzar en resultados de la investigación histórica realizada durante el año 2021 y mostrará algunas de sus conclusiones más significativas durante el desarrollo del mismo. A fines estrictamente analíticos las mismas se van a organizar a partir de una serie de propósitos, los cuales pretenden escudriñar las nociones históricas y los niveles epistemológicos subyacentes al problema de investigación.

Se va a diseñar un breve desarrollo histórico del Puerto chileno de Coquimbo desde la invasión europea hasta el siglo XXI. Además, se persigue describir el devenir y la participación de las mujeres en los puestos de toma de decisión dentro de la Empresa Puerto Coquimbo durante los años de 2010 a 2019. En tercer lugar, intentamos comprender desde el punto de vista descriptivo la presencia e incorporación de mujeres a los espacios administrativos del Puerto de Coquimbo en la década de 2010 junto con un análisis los perfiles personales, profesionales y laborales de las mujeres que hayan ocupado conforme a las fuentes posiciones políticas relevantes dentro de la empresa. Por último, se propone examinar el papel que las fuentes públicas que presenta anualmente el Puerto de Coquimbo han atribuido a las mujeres a través de los años entre 2010 y 2019.

## METODOLOGÍA

Este artículo constituye un informe inicial del proceso de investigación llevado a cabo a partir de un procedimiento sustentado en las metodologías de corte histórico (Alía, 2005). A partir de las contribuciones metodológicas de las humanidades la historia, como disciplina social, ha elaborado una propuesta particular que se tuvo en cuenta para el abordaje del objeto de esta investigación.

La misma está compuesta por las cuatro fases convencionales del trabajo científico con sustento histórico. En primera instancia se propone una fase heurística, es decir la vinculada a la construcción de materiales documentales puesto que como bien señala Ciro Cardoso (2000) “al empezar una investigación, conviene echar mano de todos los recursos disponibles en el sentido de localizar la información pertinente y disponible” (p. 176).

Luego deviene en una fase crítica, de contrastes intrínsecos, extrínsecos, textuales, contextuales y paratextuales de las fuentes. La tercera está referida a la síntesis u organización lógica de los resultados del proyecto para alcanzar la última instancia o fase expositiva, reflejada preliminarmente en el presente artículo (Cardoso, 2000).

El enfoque de la investigación ha sido producto de un diseño de naturaleza mixta. Debido a la complejidad del objeto de estudio y las particularidades de los propósitos expuestos en la introducción se tuvieron en cuenta perspectivas cualitativas y cuantitativas (Díaz, 2010).

Los procedimientos cuantitativos se definieron a partir de las técnicas estadísticas. En este sentido Julio Arostegui (1995) indica que

“la representación gráfica del conjunto de los datos cuantificables de una investigación, de las relaciones entre ellos y de su evolución temporal, es un recurso técnico no sólo expositivo, es decir, para la presentación de los datos, sino útil también en el proceso de la investigación, por lo que puede ayudar a clarificar, de un golpe de vista, bastantes características del universo de datos. Las representaciones gráficas tienen siempre como clave la

construcción, en un sistema de coordenadas, de la evolución de los valores de las variables” (p. 223)

Por su parte las herramientas cualitativas de recolección de datos están articuladas en torno la técnica de observación documental entendiendo que “consiste, básicamente, en analizar las fuentes y la documentación de la historia para comprender el significado del documento y contrastar la información” (Alfá, 2005, p. 51).

## RESULTADOS

Reconstruiremos una síntesis que describe algunos de los principales procesos históricos previos al estudio del objeto de investigación. Consideramos oportuna una reseña genealógica de los espacios, los sujetos, las instituciones y la sociedad del pasado, la cual será analizada en profundidad con una perspectiva histórica reciente y de género para comprender la complejidad de las inferencias alcanzadas.

Desde los momentos de la administración colonial, la región histórica de La Serena se conectaba con el Perú y el Alto Perú para la provisión materiales y el abastecimiento de las minas, según Rolando Mellafe (1986) particularmente con mulas, vinos y cueros. El actual puerto de Coquimbo fue empleado para el embarque menor de introducciones mercantiles, puesto que “en general se importaba mucho más de lo que se exportaba y a no ser por el oro producido por unos siete emplazamientos” (Mellafe, 1986, p. 260) distribuidos en Valdivia y La Imperial. La producción del Valle de La Serena y otros polos agrícolas cercanos constituía la base material para los incipientes intercambios.

El emplazamiento de los solares donde hoy se sitúa la ciudad, cercado por la bahía y los cerros, estuvo habitado por población indígena mapuche y diaguita (Villanueva, 1989). Esta aprovechó los recursos de la ensenada para la pesca. Los pueblos originarios fueron los que la habrían llamado en mapudungun “lugar de aguas calmas”, otra versión supone que la toponimia corresponde a dos vocablos quechuas, *qulqi tampu* o tambo de plata (Stehberg, 1995).

Tras un periodo de dominación incaica, las avanzadas españolas, descritas en las crónicas coloniales, a cargo de los conquistadores Pedro de Valdivia, hacia 1550, y posteriormente Juan Bouchon, coinciden en el interés hispánico por usufructuar el espacio para futuros puertos comerciales (Sempat, 1982). Este proyecto también fue ambicionado por otros invasores europeos en el siglo XVII. Los piratas ingleses asolaron la bahía primero Bartolomé Sharp, en su desembarco de 1680, y a continuación Edward Davis en 1686 “que incendió escapando a duras penas de la persecución del vecindario serenense, en un combate que duró dos días” (Moraga, 2013, p. 96).

Hay quienes insisten en que los territorios del puerto habrían pertenecido, según la tradición, a una mujer indígena emparentada con la familia real inca, Isabel Beatriz Coya. Así lo testimonian las actas oficiales de la Comuna de Coquimbo que la determinan como la “primera dueña” (Consejo comunal, 2014). Del mismo modo, tales fuentes aseguran que durante el mismo siglo XVII un español solicitó la propiedad de los terrenos de Coquimbo a la Real Audiencia. Fue el escribano Bernardo Álvarez del Tobar (Consejo Comunal, 2014, p.3) quien aparentemente habría desposado a doña Isabel Beatriz.

Del mismo sujeto se tiene constancia pues figura como encomendero de al menos un indígena, proveniente de la Araucanía (Fondos Varios, Vol. 45 y Vol. 515, del Museo Arqueológico de La Serena). La explotación de la mano de obra indígena respondía al proyecto económico colonial que “se basaba en la captación de los excedentes agrícolas y manufacturados de las comunidades agrarias formadas por las encomiendas.” (Mellafe, 1986, p. 253)

Según Fernando Moraga (2013) el apellido Álvarez del Tobar constituye el primero de una reducida lista de apellidos propios de La Serena cuyo origen español, se sitúa puntualmente “Talavera de la Reina” (p. 287. El personaje aludido sería, pues, posiblemente familiar cercano de un sacerdote del Valle del Elqui, el Ministro Álvarez del Tobar (Palacios, 1998, p. 110).

Es probable que éste sea identificado por otra fuente como Ramón Álvarez del Tobar, “cura y vicario de las minas de Andacollo” (Concha, 1871, p. 18) aquel que se presentara oficialmente para una elevación de cargas fiscales al cabildo el 13 de octubre de 1679. En estas épocas, afirma Carlos Sempat (1982) “la minería del cobre en Coquimbo presenta características más significativas: especializa a la región entera, es de larga duración -permite a Chile ocupar el primer lugar en la producción mundial de cobre entre 1850 y 1880-“(p. 219).

Desde fines del siglo XVIII y hasta el 20 de mayo de 1700 siguen existiendo referencias a Don Álvarez del Tobar como regidor de la ciudad y miembro autorizado “sin embarazos ni ejecuciones” por el cabildo para determinadas transacciones mercantiles en el puerto y los navíos allí recalados (Concha, 1871, p. 84). Durante el resto del siglo XVIII los terrenos del puerto se habrían subdivido en los herederos, privatizados y hasta adquiridos por la Iglesia.

Después de las Guerras por la Independencia, aquel pequeño pueblo de pescadores terminó siendo incorporado al modelo nacional de producción primarizada de Chile que se insertaría a nivel mundial como proveedor de materias primas y consumidor de bienes manufacturados europeos (Millar, 1994; Ferraro y Riveros, 2016). A mediados del siglo XX durante el gobierno de Manuel Bulnes aprobaría la urbanización de la ciudad y el puerto.

A finales de 1862 los yacimientos minerales y las fundiciones del Valle del Elqui y de La Serena quedarían en conexión permanente con el puerto de Coquimbo. La institucionalización de una dependencia pública de administración estricta del puerto se efectuó en 1864. Pasaría a la órbita del Municipio de Coquimbo tres años más tarde, separándose el ejido de La Serena y alcanzando la separación como ciudad en 1879, cuando las localidades costeras cobraban mayor importancia de frente a la Guerra del Pacífico (Jacksic, 2018) que iniciaría ese mismo año contra Perú y Bolivia por la explotación de residuos nitrogenados orgánicos.

En el siglo XX, el puerto y las playas fueron convirtiéndose en centros turísticos por excelencia. Esta transformación contribuyó significativamente a la economía

regional, más allá de las condiciones naturales proclives a catástrofes naturales tales como sequías, sismos, terremotos o tsunamis.

Desde el punto de vista político en 1931 el puerto fue escenario de bombardeos contra la Sublevación de la Escuadra a cargo de la Fuerza Aérea Nacional que logró sofocarla. En cuestiones económicas, sostiene Pedro Vera (1997)

“La crisis de 1929 se hizo sentir con particular dureza (...). La pérdida del comercio y consecuentemente la caída de la liquidez de moneda extranjera, llevó al país a declararse insolvente (...) lo que llevó al gobierno a diversificar y colocar en movimiento un proceso de industrialización por vía de sustitución de importaciones.” (p.48).

Los dos primeros tercios del siglo XX estuvieron gobernados por regidores de los partidos tradicionales chilenos de entonces el liberal, el socialista, el radical y el conservador. Los mismos articulaban sus políticas de acuerdo a los intereses mediáticos, sindicales y empresariales. Se destacó la elección en 1955 de Cristina Pozo Carmona, del Partido Liberal, hasta ahora la primera alcaldesa de Coquimbo.

Hacia la década de 1970 la urbanización de la Ciudad de Coquimbo y la reconfiguración ferroviaria avanzaron en un crecimiento sostenido. El último tercio de la centuria fue determinado por las políticas de debilitamiento del sector público en materia productiva. Frente a las políticas públicas proteccionistas o de economía centralmente planificadas como las del Presidente Salvador Allende se levantó un “fenómeno que se ha extendido en las décadas recientes con la imposición y afianzamiento del modelo neoliberal prácticamente en toda la economía” (Jaksic, 2018, p. 19). En primera instancia las políticas neoliberales, o de apertura económica, fueron aplicadas por los gobiernos dictatoriales y posteriormente por la Democracia Cristiana hasta inclusive bien avanzado el siglo XXI, época propia del estudio de la presente investigación.

En la actualidad Coquimbo se ha logrado convertir en una de las principales ciudades portuarias del litoral pacífico de la República de Chile. Sin embargo, las asimetrías regionales son evidentes, pues la ciudad puerto chilena por excelencia se

encuentra en Valparaíso, siendo incluso una de las principales el corredor pacífico latinoamericano.

El puerto de Coquimbo limita al norte con la comuna de La Serena, al sur con la comuna de Ovalle, al oeste con el océano Pacífico y al este con la comuna de Andacollo. Su área de influencia como ciudad portuaria, o hinterland, corresponde a la región del Norte Chico Chileno, ubicada entre los ríos Atacama al norte y Aconcagua al sur, debido a los espacios de influjo comercial norteño que corresponden al Puerto de Atacama y del área central a Valparaíso. Potencialmente, se proyecta una ampliación del hinterland a escala internacional por medio de la construcción del corredor bioceánico conectado por el futuro Túnel de Agua Negra (Provincia de San Juan, Argentina) que haría de nexo entre el foreland atlántico de Porto Alegre en Brasil por medio de una ruta sudamericana atravesando el territorio argentino (Senado de la Nación, 2004).

Administrativamente hablando constituye una comuna de la IV Región de Coquimbo. Su capital tiene asiento en la localidad de la Serena, uniéndose ambas en el conglomerado urbano denominado La Serena - Coquimbo.

Además, junto con esta ciudad más Andacollo, La Higuera, Paihuano y Vicuña conforman la Provincia del Elqui. El territorio coquimbano tiene una superficie de 1429 km<sup>2</sup> y una población de 256 735 habitantes y una altitud promedio de 15 m sobre el nivel el mar.

Los principales recursos heurísticos que fueron tenidos en cuenta para el análisis histórico que a continuación se presenta fueron provistos por el espacio web oficial y público del Puerto de Coquimbo (<https://www.puertocoquimbo.cl/puerto/>). El mismo cuenta con una gran cantidad de repositorios anuales del Informe de Memoria y Balance de los que se seleccionaron los diez correspondientes a la década de estudio.

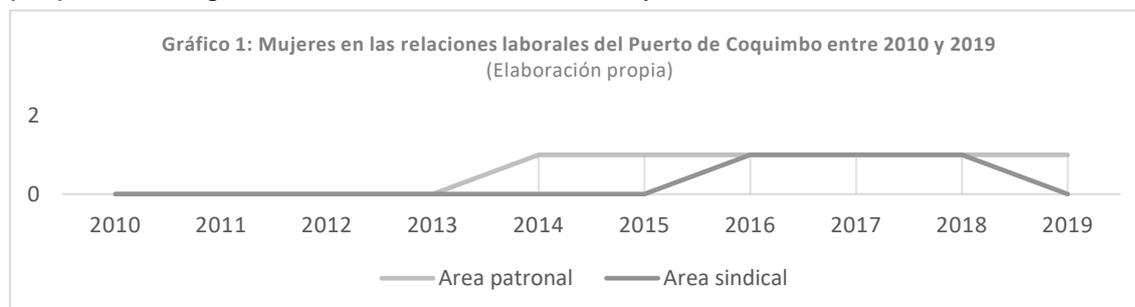
La selección cronológica del trabajo corresponde a una coyuntura en la que se insertan las líneas de investigación sobre historia reciente del autor del paper (Videla,

2018). Además, confluye un periodo de aumento de la actividad comercial internacional de reactivación mercantil y financiera tras la crisis internacional de 2008. Se destaca por ser una década de efervescencia internacional de los movimientos de mujeres en busca de políticas de igualdad en materia política, civil, social y económica con aumento de presión en ámbitos públicos y privados para el acceso a espacios de toma de decisiones y desarticulación de prácticas machistas en los mismos (Moreno, 2019; Sisinio, 2011; Auffret, 2019)

En el conjunto documental se observó un generalizado límite de información por parte del Puerto en cuanto a lo relativo al papel femenino dentro de la empresa, salvando los nombres de las escasas mujeres que ocuparon los puestos de dirección patronal y sindical dentro de la misma. Efectivamente los detalles en relación a las trabajadoras de la misma pueden destacarse en tres informes en particular. El primero es de 2016, primer año en que en los cargos jerárquicos hubo integración de mujeres en esos espacios políticos, hace referencia al diferencial de género en el “Eje de Responsabilidad Social y Desarrollo Sustentable” (Memoria y Balance, 2016) marcando la clara preponderancia masculina en la empresa. Más adelante se informa sobre la ligera superación femenina en cuanto al cuerpo de trabajadoras dentro de las oficinas de la gerencia con un apartado que paradójicamente marca las diferencias en los ingresos de estas con respecto a sus compañeros. En específico esta sección habla directamente de la brecha salarial por género detallando la “Proporción que representa el sueldo bruto promedio, por tipo de cargo, responsabilidad y función desempeñada, de las ejecutivas y trabajadoras respecto de los ejecutivos y trabajadores” (Memoria y Balance, 2016, p.19). En síntesis, queda expuesto que la brecha machista entre trabajadores y trabajadoras es de un 10% mientras que entre ejecutivas y ejecutivos del 30%.

El informe de 2017, encabezado por la introducción de la presidenta del Directorio, muestra más información relevante en cuanto a los diferenciales de género, por medio de una apreciación más que importante, pues define que la “configuración de nuestro personal es inédita en nuestro país para una empresa portuaria: Puerto Coquimbo cuenta con once colaboradores, con un 63% de mujeres”

(Memoria y Balance, 2017, p.7). Abajo se esquematizan la diversidad y las proporciones generizadas de colaboradores y colaboradoras en tal sentido, muestran



la prominencia masculina en las posiciones jerárquicas (Memoria y Balance, 2017, p. 18).

La inclusión de los datos sobre mujeres en el último informe resulta, al menos, anecdótico sobre el trabajo femenino en la empresa pues se marca una actividad donde el ejercicio político y laboral queda desplazado. Además, y sin variar con el resto las directivas quedan a cargo de un varón pues la tarea artística de “muralismo estuvo compuesto por 8 mujeres y su profesor” (Memoria y Balance, 2019, p. 27).

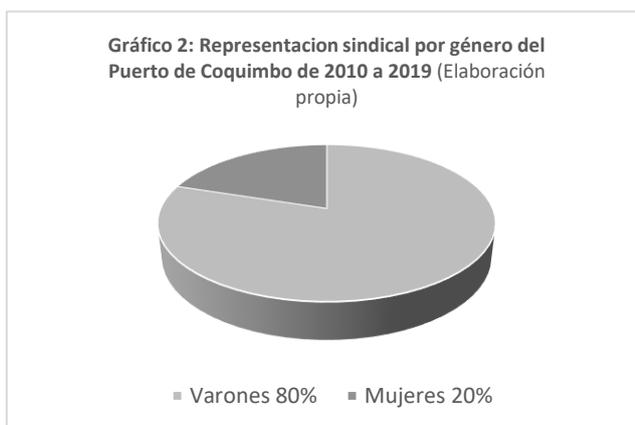
En cuanto a la disposición formal de los diez Informes anuales de Memoria y Balance analizados se tuvo en cuenta principalmente la participación laboral de las mujeres en el área patronal y en el área sindical. La estructura de la sociedad “Puerto Coquimbo” distingue la gerencia empresarial del Directorio, compuesto por una Presidencia, una Vicepresidencia y una Dirección, de la “Representación de los Trabajadores” integrada por un solo miembro.

Si bien se reconocen otros puestos de interés, tales como la Gerencia General, la Jefatura de Finanzas, la Jefatura Administrativa la Jefatura Técnica, la información respectiva a los mismos es difusa en los diferentes informes anuales llegando incluso a ser nula en algunos, incompleta o discontinua en otros. Por ende, para la homologación del estudio de una manera más orgánica, se dispuso el análisis de las categorías del Directorio y de la Representación de los Trabajadores.

Se puede observar una escasa participación femenina a partir del año 2010, sin prácticamente injerencia de mujeres tanto en la parte sindical como en la patronal. En este sentido la Organización de los Estados Americanos, llevó a cabo el Seminario Hemisférico sobre los Desafíos de la Mujer Portuaria frente a los retos del siglo XXI. En el informe del 2009 se puede subrayar que el conjunto de las políticas de género en el área portuaria

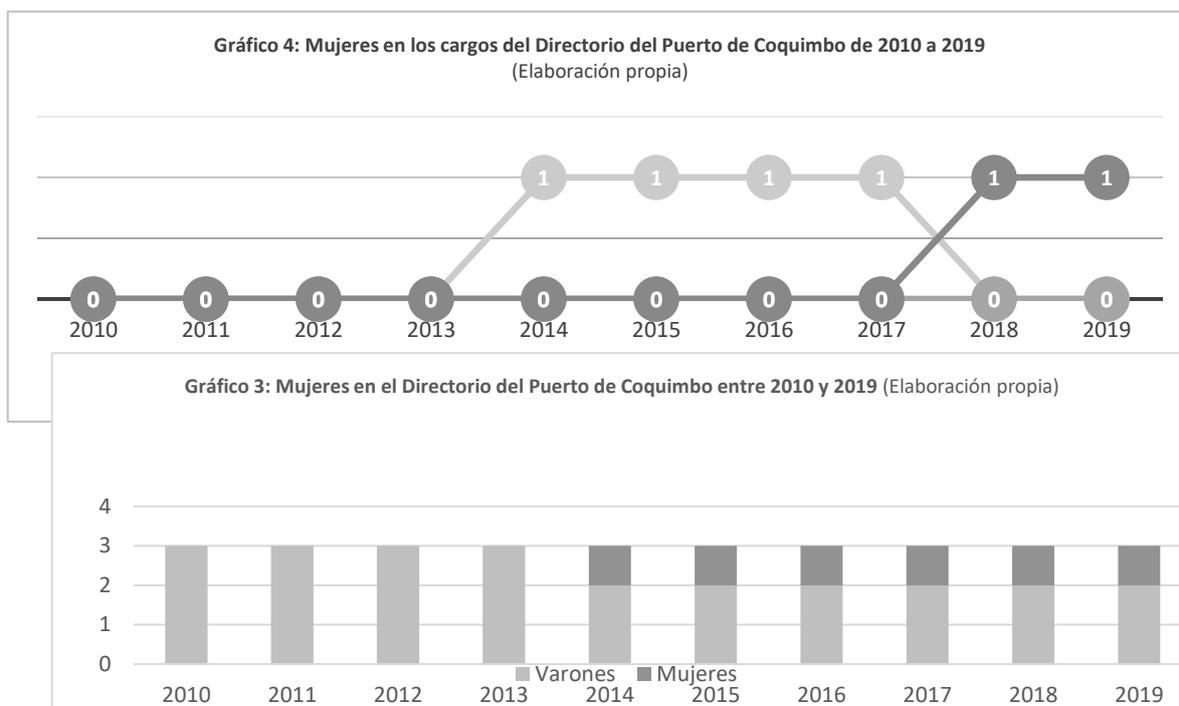
“tiene directivas relacionadas con la igualdad en retribuciones, trato profesional, seguridad, prueba de acoso sexual, igualdad de acceso a servicios, y la aplicación del principio de igualdad de oportunidades (...) enfatizando que para “lograr una efectiva igualdad de derechos en el acceso al trabajo en el ámbito portuario y para que los esfuerzos no se queden solo en lo formal, se deben tomar acciones en los planes de capacitación y de selección de personal, hay que perfeccionar las normativas en cuanto al tema y que el instrumentar el cupo laboral es un aporte positivo para llevar adelante las políticas de igualdad” (2009, p.12)

Recién a partir de 2013 se incorpora la primera mujer al Directorio del Puerto de Coquimbo, situación que se mantiene ininterrumpida hasta 2019. “No obstante, persisten ciertos obstáculos. El nivel de participación de la mujer en el sector marítimo sigue siendo escaso” (ONU, 2008, p. 40). Por su parte el único puesto de la Representación de los Trabajadores fue ocupado por la misma mujer en los años 2016 y 2017 (Gráfico 1). Ante ello las portuarias de la literatura consultada insisten en que



“los sindicatos han abordado la representación de sus mujeres afiliadas a través de diferentes mecanismos: algunos incorporaron estructuras formales en sus Estatutos, como los comités de mujeres; otros incorporaron a las mujeres en los órganos que deciden la política sindical. Los hay que crearon escuelas para formar a las mujeres y los que optaron por instrumentos más

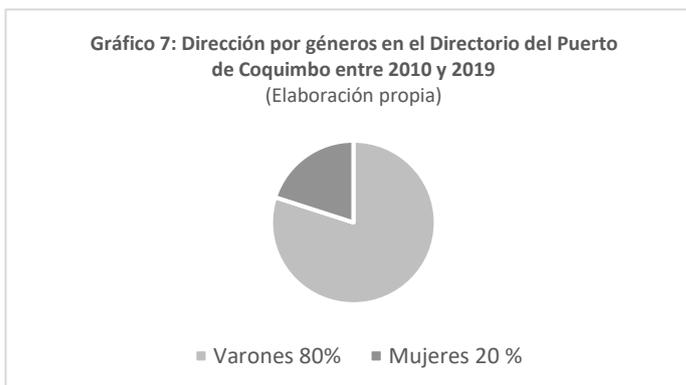
informales, como el establecimiento de redes y de actividades dirigidas a las mujeres.” (Mc Garry & Hollland, 2012, p. 22)



También desde el gráfico 1 resulta notable que solamente en el periodo 2016 y 2017 hayan convivido en el ámbito de relaciones laborales mujeres como agentes de toma de decisión en el Puerto de Coquimbo siendo que durante el periodo de 2010 a 2013 este estuvo monopolizado exclusivamente por varones. En los años 2014- 2015 y 2018- 2019 fluctuó la participación femenina hacia el área patronal y sindical respectivamente.

Para la década analizada se mantiene una ponderación considerablemente masculina en la ocupación de la representación de los trabajadores, con escasa participación femenina (Gráfico 2). Es lo que reconoce la Organización Marítima Internacional (2020) en la Resolución A.1147 (31) al manifestarse consciente de la ardua labor femenina en un ámbito patriarcal donde es necesario “mejorar la visibilidad de la contribución de la mujer al sector, destacar las figuras ejemplares femeninas importantes dentro de un sector dominado por los hombres, y proporcionar oportunidades de creación de capacidad destinadas a las mujeres en el sector” (p.2)

En cuanto a la especialización profesional y genérica de la representación de los trabajadores del Puerto de Coquimbo se observa que el área comercial y administrativa está orientada a los



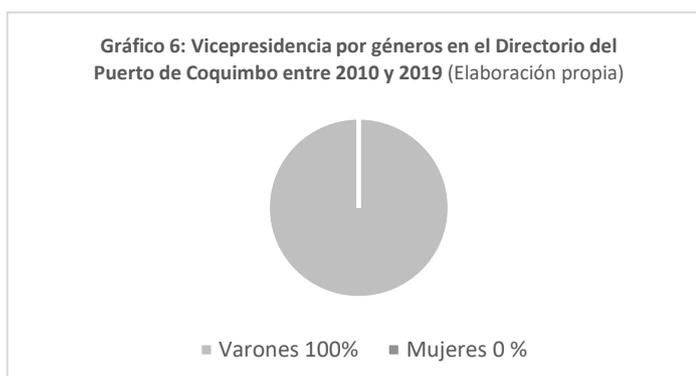
funcionarios sindicales varones. Las mujeres representantes se han formado académicamente en áreas legales, particularmente como abogadas (Gráfico 10).

En cuanto a la influencia de mujeres en el sector patronal del Puerto se pueden determinar, en principio, dos fenómenos paradójales. En primera instancia, fueron más los años en los que la actividad de miembros femeninos del directorio participaron en la toma de decisiones en relación a la plena hegemonía masculina (Gráfico 3).

No obstante, en los ciclos de participación femenina, que corresponden a los últimos seis años, esta se caracterizó por ser notablemente inferior a la masculina. Las mujeres de estos periodos solamente alcanzaron el



cargo de presidenta en la mayor parte de los casos (Gráfico 5) y en el restante como directora (Gráfico 7), aunque si estos cargos son analizados en los 10 años del estudio, siempre se nota una amplia preponderancia masculina. Esto se muestra estrechamente vinculado con las conclusiones



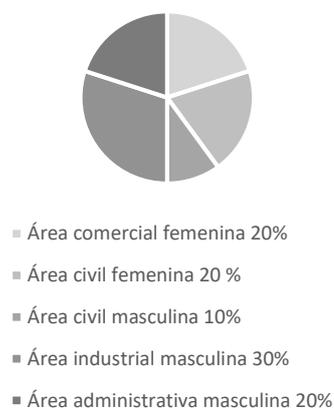
que indican que “se conoce de importantes mejoras, a nivel político y social, de la participación de la mujer que ha reducido la desigualdad laboral por género en algunos países de América Latina.” (OEA, 2009, p. 34)

Las mujeres nunca pudieron ocupar la Vicepresidencia (Gráfico 6), ni mucho menos más de dos cargos en el Directorio de forma simultánea, a diferencia de sus pares varones (Gráfico 4).

En síntesis, si bien la totalidad de los espacios de poder del directorio fueron completamente ocupados por varones en los primeros años, estos siguieron conservado una importante mayoría en los últimos.

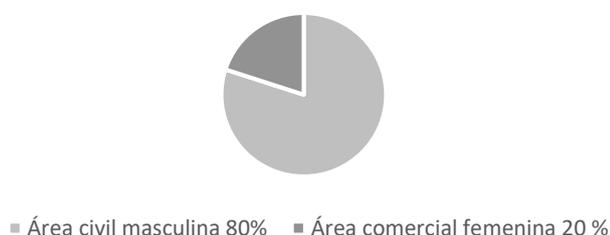
En cuanto al grado de cualificación de las y los profesionales de la Presidencia del Puerto de Coquimbo se observa que las mujeres responden a un área de especialización civil y comercial. Efectivamente las posibilidades para la formación profesional resultan siempre limitadas por las barreras de género dado que al

Gráfico 8: Distribución profesional por género en la Presidencia del Puerto de Coquimbo entre 2010 y 2019 (elaboración propia)



“eliminar la falta de igualdad de género en el sector marítimo podría ser un elemento clave para paliar la escasez de profesionales cualificados en el sector lo que podría incidir en las operaciones de transporte en el futuro. La limitada participación de la mujer en el sector del transporte se debe fundamentalmente a dos factores: las condiciones de trabajo y los estereotipos” (ONU, 2018, p. 42)

Gráfico 9: Distribución profesional por género en la Dirección del Directorio del Puerto de Coquimbo entre 2010 y 2019 (Elaboración propia)



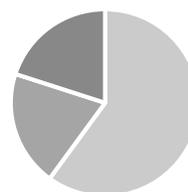
Las carreras de las funcionarias chilenas están vinculadas a ingenierías civiles o perfiles comerciales, administrativos y de contabilidad. (Gráfico 8).

Por su parte estas áreas también son compartidas con sus pares varones quienes además incorporan como conjunto la formación en ingenierías industriales. En cambio, la división formal de los géneros en cuanto a la capacitación profesional se nota más evidente en la Dirección del Puerto. El perfil estrictamente comercial resulta más propio de las mujeres que el área civil (Gráfico 9).

## DISCUSIÓN

Según el plenario del Seminario la OEA (2009) resulta más que interesante propuesta de una Red hemisférica de cooperación internacional de las mujeres en puertos como asimismo la implementación de sistemas de cupos femeninos en los puestos de gestión portuaria. Para ello sería necesario el diseño de políticas específicas de cuotas o paridad de posiciones que dieron distintos resultados en otros ámbitos a partir de la formulación, implementación, aplicación y evaluación de políticas públicas (Roth, 2002; Videla, 2015).

Gráfico 10: Distribución profesional por género en la Representación de los Trabajadores del Puerto de Coquimbo entre 2010 y 2019 (elaboración propia)



- Área comercial masculina 60%
- Área administrativa masculina 20 %
- Área legal femenina 20%

En otro sentido se torna imprescindible

“Reforzar los grupos de estudios y de apoyo para lograr una uniformidad en los criterios de los organismos nacionales e internacionales que permitan la igualdad en la prestación de servicios portuarios con similares oportunidades para mujeres y hombres. (...) Incorporar patrones de medición de la participación en las diferentes áreas con estadísticas claras y evaluables, con indicadores específicos que permitan considerar cuales son los niveles de desarrollo o de estancamiento de la participación femenina” (p. 28)

Entonces, podemos decir que el presente trabajo se yergue como un sencillo aporte a este tipo de investigaciones. Los estudios de género buscar romper con los cánones culturalmente contruidos y conservados respecto de los roles sexuales en la sociedad. En este caso, se ha logrado tensar la distribución política de las funciones de género al interior de la empresa Puerto Coquimbo y según Noemí Girbal (2014) “conocer la conformación de las relaciones entre formas impuestas, imperativas, y las identidades afirmadas, sin romper continuidades, pero marcando matices y poniendo de manifiesto que la cultura en sí misma es una empresa, resulta significativo” (p. 856)

Como palabras de colofón podemos indicar que a lo largo de los siglos la participación activa de las mujeres en el desarrollo histórico de Coquimbo ha tenido una trascendencia significativa. Por ejemplo, se ha podido reconstruir de manera general un registro en el que se destacaron en la posesión del actual puerto en manos de una mujer indígena en el periodo de dominación hispánica. También vale la elección de la primera alcaldesa de Coquimbo en el siglo XIX. Resulta interesante destacar que actualmente, 2021, la Región de Coquimbo eligió la gobernación de manera directa por primera vez en su historia y resulto ganadora Krist Naranjo, primera mujer en asumir dicho cargo.

Particularmente en cuanto a las dinámicas internas del puerto se evidenció la gestión femenina en los puestos de poder, reducida en términos cuantitativos y relacionales con sus pares varones. Se comprendió la división administrativa y genérica del trabajo en la década analizada dentro del Puerto de Coquimbo. A propósito es menester señalar el alto grado de profesionalización de las mujeres de los sectores patronal y laboral en áreas de administración y jurisprudencia. Los análisis de género necesariamente deben verse transversalizados por otras categorías sociales e históricas tal como pudimos observar. Los diferenciales de género muestran complejidades más acentuadas todavía cuando se estudió el fenómeno de las mujeres en la administración del Puerto en relación a sus responsabilidades y funciones como gerentas de patronal o como representantes de las trabajadoras y trabajadores. Por último, el examen de las fuentes públicas presentadas en el Informe Anual de la empresa deja de manifiesto que el interés por

recolectar e informar datos sobre la situación de las mujeres que integran el Puerto ha sido casi paralela a la incorporación de las mismas a los puestos de toma de decisión. Pero salvando tres informes la mayoría no presenta información sustantiva con distingo de género, salvo los nombres de las mujeres en los puestos de poder.

Podemos responder, entonces, que las dinámicas de participación directa de las mujeres en el Puerto chileno de Coquimbo son complejas desde el punto de vista empírico y teórico por distintos factores. Primero porque el papel histórico de las mujeres en el Puerto de Coquimbo constituye más un reto en las labores de investigación académica que los procesos de participación real en sí mismo, los cuales se destacan por intenta participación femenina en materia política, social y económica. Segundo porque quedan manifiestas las profundas imbricaciones patriarcales en la escritura y las narrativas historiográficas, por un lado, y el lugar relegado de las subjetividades femeninas en los procesos de toma de decisión sobre la realidad, por el otro, todavía vigentes. Tercero, que el Puerto de Coquimbo no está constituido por gerencias y mano de obra masculina exclusivamente pero que los puestos políticos patronales y sindicales se encuentran predominantemente reservados para varones no solo con mejores posiciones jerárquicas sino con una brecha salarial patriarcal que les favorece, más allá del alto grado de profesionalización femenina o los espacios que las mujeres hayan ocupado en diferentes momentos. Cuarto, la reconstrucción metodológica del corpus documental a partir de testimonios heurísticos públicos lejos de tratarse de un paso más en la investigación provee, durante el proceso de abordaje y cuestionamiento material, de las herramientas claves para un análisis histórico generalizado, más que profundo, independientemente de los datos específicos que brinde posteriormente. Tal fue el caso estudiado, adonde la invisibilización de las mujeres en el texto fue un elemento en común para casi todo el conjunto de fuentes.

A modo de colofón valga el mayor de los reconocimientos a la compañera trasandina Pía Ramírez, la colega chileno-argentina María Pía Rossomando además de la licenciada Vanina Villegas y la historiadora Silvana Frau. Se les agradece la

colaboración constante, los aportes profesionales, las críticas constructivas y la asesoría desinteresada para con el trabajo autor del presente artículo.

## BIBLIOGRAFÍA

Alía, F. (2005). *Técnicas de investigación para historiadores*. Madrid, Síntesis: Síntesis.

Arostegüi, J. (1995). *La investigación histórica: teoría y método*. Barcelona, España: Crítica.

Arostegui, J. (2004). *La Historia vivida: sobre la historia del presente*. Madrid, España: Alianza.

Auffret, S. (2019). *Historia del feminismo*. Buenos Aires, Argentina: El Ateneo.

Bandieri, S. (2017) La Historia en perspectiva regional: aportes conceptuales y avances empíricos. *Revista de Historia Americana y Argentina*. 52 (1).

Bresciano, J. (2010). *El tiempo presente como campo historiográfico*. Montevideo, Uruguay: Cruz del Sur.

Cardoso, C. (2000). *Introducción al trabajo de la investigación histórica*. Barcelona, España: Crítica.

Concha, M. (1871). *Crónica de la Serena*. La Serena, Chile: La Reforma.

Díaz, E. (2010). *Metodología de las Ciencias Sociales*. Buenos Aires, Argentina: Biblos.

Ferraro, R., Riveros, L. (2016). La historia económica del siglo XIX. *Estudios de economía*. 12 (1).

Girbal, N. (2014). Para la mujer del campo y la ciudad. Rinke, Stefan. *Entre espacios: la historia latinoamericana en el contexto global*. Berlín: Universidad Freie.

Jaksic, I. (2018). *Historia política de Chile: Los problemas económicos*. Santiago, Chile: Fondo de Cultura Económica.

Levín, F. (2007). *Historia reciente: perspectiva y desafíos para un campo en construcción*. Buenos Aires, Argentina: Paidós.

McGarry, A. & Hollland, D. (2012). *Guía de recomendaciones prácticas para las mujeres marítimas: mejorando los derechos de las mujeres*. Londres, Reino Unido: Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte.

Mellafe, R. (1986). *Historia social de América y Chile*. Santiago, Chile: Editorial Universitaria.

Millar, R. (1994). *Historia económica de Chile*. Santiago, Chile: Universidad Gabriela Mistral.

Moraga, F. (2013). *Gente de La Serena*. Coquimbo, Chile: Volantines

Moreno, R. (2019). *Feminismos, la historia*. Madrid, España: Akal.

Mudrovcic, M. (2005). *Historia, narración y memoria*. Madrid, España: Akal.

Palacios, E. (1998). El método estadístico histórico. *Clío y asociados*. 3 (1)

Roth, A. (2002). *Políticas públicas*. Bogotá: Aurora.

Scott, J. (1992). El problema de la invisibilidad. Ramos, Carmen (Comp.) *Género e Historia*. México, México: UNAM.

Scott, J. (1993). La mujer trabajadora en el siglo XIX. Duby, Georges; Perrot, Michelle (Dirs.). *Historia de las mujeres*. Madrid, España: Taurus.

Scott, J. (1996). El género, una categoría útil para en análisis histórico. Lamas, Marta. (Comp.) *El género, la construcción de la diferencia sexual*. México, México: PUEG.

Scott, J. (2008). *Género e Historia*. México, México: Fondo de Cultura Económica.

Sisinio, J. (2011). *Historia del feminismo*. Madrid, España: Catarata.

Stehberg, R. (1995). *Instalaciones incaicas en el norte y centro semiárido de Chile*. Santiago, Chile: Mantor.

Vera, P. (1997). *Historia económica de Chile*. Sevilla, España: Diputación de Sevilla.

Videla, H. (2015). Cuestionamientos al cupo femenino en la Provincia de San Juan. *Memoria, voces, imágenes*. 3 (1).

Videla, H. (2018). Hacia el estudio histórico de una representación descriptiva de las sanjuaninas. Frau, S. (Comp.) *Cultura popular y participación social de las mujeres*. San Juan: UNSJ.

Villanueva, A. (1989). *Coquimbo*. Coquimbo, Chile: Imprenta Soffia.

## **Fuentes**

Memoria y balance (2010). *Informe anual de la Empresa Portuaria*. Coquimbo, Puerto Coquimbo.

Memoria y balance (2011). *Informe anual de la Empresa Portuaria*. Coquimbo, Puerto Coquimbo.

Memoria y balance (2012). *Informe anual de la Empresa Portuaria*. Coquimbo, Puerto Coquimbo.

Memoria y balance (2013). *Informe anual de la Empresa Portuaria*. Coquimbo, Puerto Coquimbo.

Memoria y balance (2014). *Informe anual de la Empresa Portuaria*. Coquimbo, Puerto Coquimbo.

Memoria y balance (2015). *Informe anual de la Empresa Portuaria*. Coquimbo, Puerto Coquimbo.

Memoria y balance (2016). *Informe anual de la Empresa Portuaria*. Coquimbo, Puerto Coquimbo.

Memoria y balance (2017). *Informe anual de la Empresa Portuaria*. Coquimbo, Puerto Coquimbo.

Memoria y balance (2018). *Informe anual de la Empresa Portuaria*. Coquimbo, Puerto Coquimbo.

Memoria y balance (2019). *Informe anual de la Empresa Portuaria*. Coquimbo, Puerto Coquimbo.

OEA (2009). Seminario hemisférico sobre los desafíos de la mujer portuaria frente a los retos del siglo XXI. Santo Domingo: Comisión Interamericana de Puertos.

ONU (2015). *El gran desafío para los puertos: la hora de pensar una nueva gobernanza portuaria ha llegado*. Boletín CEPAL de Facilitación del transporte y el comercio en América Latina y el Caribe. 337 (1).

ONU (2018). *Informe sobre el transporte marítimo*. Nueva York- Ginebra: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.

Consejo Comunal de Coquimbo (2014). *Acta N° 12*. Coquimbo, Chile: Comuna de Coquimbo.

Senado de la Nación Argentina (2004). *Proyecto de Declaración N° 3746-S-04*. Buenos Aires, Argentina: Congreso de la Nación.