

BUENAVENTURA A LA DERIVA: HISTORIA DE UN PUERTO EN CONTRAVÍA
DE SU PUEBLO 1945 HASTA EL PRESENTE.

CINDY VIVIANA AURORA MORENO MONROY

UNIVERSIDAD DEL VALLE
FACULTAD DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE HISTORIA
CALI, JUNIO DE 2013

BUENAVENTURA A LA DERIVA: HISTORIA DE UN PUERTO EN CONTRAVÍA
DE SU PUEBLO 1945 HASTA EL PRESENTE.

CINDY VIVIANA AURORA MORENO MONROY

TESIS PARA OPTAR AL TITULO DE LICENCIADA EN HISTORIA

DIRECTOR:

JAIRO HENRRY ARROYO REINA

UNIVERSIDAD DEL VALLE
FACULTAD DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE HISTORIA
CALI, JUNIO DE 2013

Al pueblo de Buenaventura que nos alegra con sus
danzas y sones, pero ante todo por su persistente
lucha por la soberanía y democracia .

AGRADECIMIENTOS

La práctica de reflexión histórica plasmada en este texto ha sido posible por el apoyo de mis hermanas y especialmente por el esfuerzo incondicional de mi madre Aurora Monroy quien me otorgó las condiciones materiales para lograr mi formación profesional.

Agradezco al profesor Jairo Henry Arroyo por la dedicación académica y por los distintos debates y aportes que contribuyeron a la cualificación de la presente monografía.

A los profesores del Departamento de Historia, quienes desde sus saberes me forjaron en el camino de la enseñanza y aprendizaje de la Historia.

A mis compañeros con quienes compartí distintas emociones, discusiones y experiencias del diario vivir. A mi compañero y amigo Marcel López por su constante compañía y apoyo en la construcción final de esta investigación.

A mis compañeros partidarios del Moir en la búsqueda por una Colombia soberana y democrática.

Finalmente, al personal de la biblioteca Mario Carvajal, biblioteca Jorge Garcés Borrero, al centro de estudio de la Corporación Regional del Valle del Cauca CVC, al centro de documentación del diario El País. Quienes me prestaron la documentación necesaria para realizar responsablemente la presente investigación.

A todos gracias por hacer parte de mi proceso de formación profesional, una licenciada al servicio del pueblo colombiano.

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO 1: EL ARRANQUE DE LA MODERNIZACIÓN: ANTECEDENTES A LA POLÍTICA PORTUARIA ESTATAL 1945 A 1959.	9
1.1 El largo camino de la modernización nacional	9
1.2 El puerto del pacífico y la agroindustria, rasgos distintivos del desarrollo regional vallecaucano	19
1.3 El puerto de Buenaventura una respuesta al desarrollo.	28
CAPÍTULO 2: EL CONTRASTE DE LA MODERNIZACIÓN: EL AUGE DE COLPUERTOS Y EL ESTANCAMIENTO DE BUENAVENTURA 1960-1975	44
2.1 “Guerra Fría”, Socialismo y sus Consecuencias en Colombia.	44
2.2 El avance de la Sustitución de Importaciones en el Frente Nacional.	48
2.3 Condiciones de la Expansión Económica del Valle del Cauca 1960-1975	54
2.4 Nacimiento, Composición y Desarrollo de COLPUERTOS	58
2.4.1. Organización Administrativa	59
2.4.2. Aspecto Financiero	61
2.4.3. Aspecto Logístico	62
2.4.4. Aspecto Laboral	64
2.4.5. Diagnóstico Portuario	66
2.4.6. Movimiento comercial	73
2.5. Situación Socio económica de Buenaventura, década 1970	77
CAPITULO 3: HACIA OTRO ENFOQUE DE MODERNIZACIÓN, EL SUSURRO DEL NEOLIBERALISMO EN EL DECLIVE DE COLPUERTOS 1975 A 1990	82
3.1 El mundo unipolar y el establecimiento de las leyes del mercado	82
3.2 Los nuevos gobiernos abogan por el desmonte del papel estatal en la economía nacional	86
3.3 Crisis industrial y dependencia del azúcar en el Valle del Cauca	91
3.4 La reorganización jurídica y administrativa de COLPUERTOS fortalece al sector privado	94
3.4.1 Organización administrativa	95
3.4.2 Aspecto Financiero	98
3.4.3 Aspecto Laboral	100
3.4.4 Reestructuración Administrativa y Financiera de Colpuertos	101

3.4.5. Diagnóstico portuario	104
3.4.6 Conflictos laborales	106
3.4.7 Los usuarios	108
3.5 Hacia la caracterización del neoliberalismo	109
CAPÍTULO 4: LA MODERNIZACIÓN AL ESTILO NEOLIBERAL: EL DIVORCIO ENTRE EL PUERTO Y LA CIUDAD DESDE 1990 HASTA EL PRESENTE	115
4.1 La disputa del poder mundial	115
4.2 El destino de Colombia en manos de la mano invisible del mercado	120
4.3 La desaceleración del Valle del Cauca	128
4.4 Debate: las causas para liquidar Colpuertos	133
4.5 Fin de Colpuertos e inicio de la Sociedad Portuaria de Buenaventura.	141
4.5.1 Aspecto administrativo	143
4.5.2 Aspecto financiero	146
4.5.3 Aspecto logístico	148
4.5.4 Aspecto laboral	154
4.5.5 Diagnóstico Portuario	157
4.6 La modernización a espaldas de Buenaventura	166
CONCLUSIONES	178
BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES	180

Tabla de de Cuadros

Cuadro 1: Exportaciones colombianas de café por puertos de embarque 1945-1959	21
Cuadro 2: Producción de azúcar centrifugada en seis departamentos 1944- 1954	23
Cuadro 3: Valle del Cauca 1945. Industria manufacturera	25
Cuadro 4: Empresas de Buenaventura en 1945	33
Cuadro 5: Tráfico de carga, en miles de toneladas, en Colombia	35
Cuadro 6: Producción, Consumo y Exportaciones de azúcar de Colombia (En miles de toneladas)	55
Cuadro 7: Exportaciones de café por puertos de embarque 1960-1975	74
Cuadro 8: Movimiento de carga por Buenaventura, 1972.	75
Cuadro 9: Ingresos y gastos corrientes (1962-1971)	75
Cuadro 10: Resumen de algunas variables del servicio portuario, 1971	77
Cuadro 11: Comparación de las estructuras organizativas de Colpuertos 1945-1990	102
Cuadro 12: Comparación de las estructuras organizativas a nivel local de Colpuertos 1945-1990	103
Cuadro 13: Composición de la Junta Directiva de la SPRBUN	145
Cuadro 14: Comparación temporal de la estadía de un barco entre 1993 y 2004	153
Cuadro 15: Comparación de número de trabajadores portuarios en el puerto de Buenaventura 1990 y 1996	154
Cuadro 16: Porcentaje accionario de la SPRBUN	164

INTRODUCCIÓN

El titular “Alianza Pacífico sin el Pacífico” y otros fueron frecuentes durante la última semana del mes de mayo de 2013, días en los que se realizó la VII cumbre de la Alianza para el Pacífico integrada por México, Perú, Chile y Colombia. Nació el 28 de abril de 2011, entre sus objetivos se encuentra “construir, de manera participativa y consensuada, un área de integración profunda para avanzar progresivamente hacia la libre circulación de bienes, servicios y capitales”¹. El acuerdo de los cuatro países integra una población de 209 millones de personas con un PIB per cápita, en promedio de 10 mil dólares, esta suma es considerada la octava economía mundial.

La Alianza para el Pacífico es un acuerdo de corte neoliberal, que busca profundizar en la apertura económica, como el Tratado de Libre Comercio (TLC) firmado con Estados Unidos, ambos buscan un área de libre comercio de bienes materiales y de capitales. El principal argumento para llevar a cabo dichos acuerdos ha sido que traerá a la nación colombiana más oportunidades de exportar y con ello, producir mayor riqueza nacional, sin embargo, en el primer año de vigencia del TLC, el balance ha sido negativo, al respecto el senador Jorge Enrique Robledo manifiesta:

Las ventas de productos colombianos a Estados Unidos en marzo de 2013, es decir, a diez meses de entrar en rigor el TLC, cayeron en 18% comparadas con las de marzo de 2012, sin TLC. A contramano, para los mismos meses, las importaciones de productos norteamericanos crecieron en 9,31%, lo que demuestra que el TLC ha deteriorado la balanza comercial de bienes con Estados Unidos. Sumado a la revaluación del peso, el futuro del agro y la industria no es alentador².

Aunque las fuentes oficiales pregonan que 775 empresas colombianas exportaron a EE.UU. productos como frutas, textiles y otras mercancías de poca transformación, son más los estragos que han sufrido grandes sectores de la industria colombiana incluyendo el agropecuario.

¹ VII Cumbre Alianza del Pacífico ABECE. En: <http://www.viicumbrealianzadelpacifico.com/> [consultada en junio 2013]

² Pronunciamiento del Senador Jorge Robledo. Seguimiento a los Impactos del TLC con EE.UU. En: <http://www.senado.gov.co/sala-de-prensa/noticias/item/17127-las-cifras-confirman-que-colombia-es-el-gran-perdedor-del-tlc-con-estados-unidos-senador-robledo> [consultada en junio 2013]

Para estos procesos de integración comercial, tanto el TLC, como de la Alianza para el Pacífico, evaluaron y concluyeron que el puerto de Buenaventura no se encontraba en condiciones competentes y eficientes para asumir los retos propuestos.

Durante más de medio siglo, Buenaventura ha encarnado una realidad contradictoria, la riqueza comercial versus el atraso social. Buenaventura no logró avances en aspectos sociales como la educación, la salud y la cobertura de servicios públicos e infraestructura. Estos motivos condujeron a la privatización del sistema portuario en 1990 lo que conduce al cierre de la empresa Puertos de Colombia “Colpuertos” por ser calificada como ineficiente y poco competitiva, en su reemplazo se crean en 1993 las sociedades portuarias con el objetivo de desarrollar competitivamente el comercio marítimo y con ello lograr un mayor bienestar en la sociedad.

En el 2004, una encuesta realizada por el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), certificó que el nivel de pobreza en Buenaventura era del 80.6% y el de indigencia de 43.5%, cifras que demostraron que la apertura económica junto con la privatización de Colpuertos, lejos de promover desarrollo de la región, deterioraron su situación socioeconómica.

De la misma manera en que se promocionaron las Sociedades Portuarias en la década de 1990, Colpuertos, la empresa pública encargada de la política portuaria, fue presentada a mitad de siglo XX, como una herramienta para desarrollar desde el sistema portuario la región bonaverense. Así lo hizo ver la prensa y la clase dirigente del país. Desde 1959 año en que se creó Colpuertos hasta su liquidación en 1990, la sociedad presenció cambios. Buenaventura adquirió un aspecto de ciudad, con avenidas, escuelas, hospitales, transportes, espacios culturales, crecimiento demográfico y comercial. El área portuaria relacionó la ciudad al puerto, dicha vinculación se convirtió en el centro de la economía. Sin embargo, Buenaventura nunca logro vencer su condición de ciudad rezagada frente a otras ciudades vallecaucanas o frente a otras ciudades portuarias del país.

La contradicción histórica acaecida en Buenaventura, en la que la prosperidad de las actividades comerciales marítimas nunca se han reflejado en el bienestar social de la población, ha llevado a elaborar el siguiente interrogante ¿Por qué los modelos de

desarrollo nacional a través de la historia no han logrado modernizar el puerto de Buenaventura? La presente investigación tiene por objetivo describir los procesos históricos del puerto de Buenaventura y sus contradicciones en el proceso de modernización desde 1945 al presente.

El complejo proceso de modernización en Colombia en el siglo XX ha sido un tema ampliamente debatido por la academia colombiana. Sin embargo, los efectos de los modelos de desarrollo nacional sobre el puerto de Buenaventura no han tenido una discusión histórica, la mayoría de los textos y autores se refieren a Buenaventura desde una perspectiva coyuntural en la que el puerto y la ciudad son un referente de movilidad comercial.

Entre los últimos estudios se halla el publicado en el 2008 por el doctor en administración, Edgar Varela, titulado *Colpuertos: surgimiento, auge y desplome de una empresa estatal (1959-1991)*, en el texto es claro que el enfoque de análisis es la política pública, por tanto, el texto evalúa y establece las características de la gestión empresarial pública y privada de la política portuaria.

Desde la perspectiva de modernización urbana en Buenaventura, el arquitecto Aprile Gniset nos presenta en el 2002, el texto *Génesis de Buenaventura memorias de Cascajal*, en el cual nos expone que el desarrollo de Buenaventura desde el siglo XIX y primeras décadas del siglo XX se encuentra relacionado más con los acontecimientos internacionales, como la pérdida de Panamá que con la voluntad política del Estado en contribuir al desarrollo. El capítulo 20 titulado *Los tres muelles* y el capítulo 21 llamado *El vuelco*, son básicos para comprender que la modernización nacional promovió la transformación portuaria.

A inicios de la década del noventa, más exactamente para 1991, nos sorprende el profesor geógrafo Luis Valdivia con el texto oportunamente llamado *Buenaventura un desarrollo frustrado evolución económica y social del puerto*, en él hace un recorrido del acontecer del puerto de Buenaventura, desde la colonia hasta el siglo XX. En la tercera parte del texto titulado *El puerto y el desarrollo capitalista en el siglo XX*, nos enseña la relación del crecimiento económico del país y su relación con el avance del Ferrocarril del Pacífico y las transformaciones del puerto. Finalmente concluye expresando que el puerto

ha sido utilizado para resolver los intereses comerciales de los extranjeros y nacionales sin tener en cuenta a la población.

En su monografía el sociólogo Adalberto Palomeque, estudió los obreros portuarios en Buenaventura entre 1959 hasta 1990, a través de su análisis logró establecer los impactos sociales de Colpuertos como empresa estatal, el texto fue titulado *El surgimiento de una clase media alrededor de la empresa Puertos de Colombia en la ciudad de Buenaventura* 1998. Con el ánimo de avanzar en el conocimiento de los obreros portuarios, en la obtención del magister en sociología Palomeque amplió su anterior investigación hacia la situación de los obreros después de privatizada la empresa Colpuertos y los efectos sociales de la nueva administración privada llamada sociedades portuarias, denominó la investigación *La SPRBUN S.A. y la conformación de una clase obrera portuaria precarizada*.

El panorama historiográfico acerca de Buenaventura es escaso como se dijo en párrafos anteriores, sin embargo, el acontecer de Buenaventura sólo se entiende relacionando su desarrollo en el marco más amplio de la nación. Los modelos de desarrollo en Colombia se encuentran relacionados con los acontecimientos internacionales. El primer modelo con orientación endógena se denominó Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI), se originó en el periodo de posguerra. Como su nombre lo indica buscaba desarrollar el aparato productivo colombiano sustituyendo los bienes de consumo, intermedios y posteriormente de capital, producidos y adquiridos por fuera de la nación por los elaborados y desarrollados al interior de la misma, en primera instancia dirigidos al mercado interno y después hacia la búsqueda de mercados externos. Entre sus estrategias se resalta la activa intervención del Estado en la economía, reflejado en los altos aranceles para proteger la industria nacional y la política crediticia de fomento industrial. Este modelo a partir de 1975 mostró dificultades que se profundizaron en la década del ochenta hasta que finalmente se desmontó.

Es entre 1980 y 1990 que se empezó a tejer el segundo modelo de desarrollo conocido como el neoliberalismo, sus estrategias para desarrollar la nación son contrarias al anterior modelo, el libre comercio, la privatización de empresas públicas y específicamente el desmonte del Estado en la economía son sus principales características. Ambos modelos de desarrollo no han logrado hasta el presente

modernizar a Colombia. ¿Por qué?, la respuesta se halla relacionada con la particular forma de Colombia insertarse en la *economía mundo*, la metodología para comprender lo anterior incluye entender la relación desigual en el mundo, en donde unas potencias interfieren en las soberanías de otras naciones para garantizar imponer las leyes del mercado, el parámetro básico de análisis es la economía-mundo, definido por Wallerstein como:

Las <<economías mundo>> son cadenas extensas y desiguales de estructuras de producción integradas, divididas no obstante en múltiples estructuras políticas. Su lógica elemental es la distribución desigual del excedente acumulado en favor de quienes pueden ejercer varios tipos de monopolios temporales en las redes de mercado, se trata de una lógica <<capitalista>>³.

El mundo se distingue regionalmente por la especialización productiva. Potencias económicas como Estados Unidos, Francia, Alemania y Reino Unido entre otras, por su devenir histórico, han desarrollado el aparato productivo, en otras palabras, lograron industrializarse y desarrollarse plenamente. Contrario al denominado “tercer mundo” donde se incluye a Colombia en condición de país periférico pues exporta materias primas al centro (potencias económicas), e importa bienes terminados del mismo centro. Para cambiar el estado dependiente se promovió en medio de la crisis generada por la Segunda Guerra Mundial el primer modelo de desarrollo, con el objetivo de modernizar e industrializar al país, no obstante las potencias económicas, específicamente Estados Unidos, influyeron y obstruyeron el modelo de desarrollo.

Que los modelos de desarrollo instaurados en Colombia se han impulsados por la economía mundo, es la razón principal del por qué la modernización no se ha desarrollado plenamente, el resultado ha sido una modernización a medias o “desde arriba”, tesis argumentada por Consuelo Corredor, quien aclara que “la sociedad moderna recoge un doble ideario: el de transformar el entorno material y el de transformar al hombre como centro del mismo. Mientras el primero alude a la modernización, el segundo a la modernidad⁴”

El doble ideario expuesto por Corredor contribuye a comprender la situación histórica de Buenaventura, la modernización portuaria es reconocida en los avances tecnológicos del

³Wallerstein. Immanuel. Capitalismo histórico y movimientos antisistémicos, Ediciones Akal, 2004 Pág. 143

⁴ Corredor. Consuelo. Los límites de la modernización, Cinep, Bogotá, 1992. Pág. 37

tráfico marítimo, sin embargo, ese avance se ha basado sobre el atraso político y económico de su sociedad.

Corredor lo expresa en el siguiente apartado:

Durante el proceso, la modernización se ha convertido en el abecedario del progreso, colocándose como un fin en sí mismo y no en un medio, imprescindible por cierto, para dotar a la sociedad de unas mejores condiciones materiales. Lo paradójico es que si bien no sería concebible una sociedad moderna carente de un proceso de modernización, este último no requiere ineluctablemente de la modernidad y aun menos conduce por sí mismo a ella⁵

La concepción de modernizar sin modernidad, es el proceso ocurrido en Colombia, y se debe, como manifiesta Corredor, a que el proceso de modernización fue impuesto “desde arriba” lo que quiere decir por la dinámica mundial que contó con la complicidad de los intereses de la clase dirigente nacional. Así la modernización ha sido excluyente y antidemocrática con falta de independencia y autonomía. Razones suficientes para que por más de setenta años la sociedad viva carente de bienestar social unido al progreso tecnológico.

En el mismo sentido de Consuelo Corredor, para las décadas posteriores a 1990, Consuelo Ahumada, presenta un análisis acerca de los fundamentos del neoliberalismo, como una respuesta al escenario mundial del libre comercio en beneficio de las potencias capitalista. Dichos principios son: “la reivindicación del poder del mercado y de su papel en su desarrollo económico y social, y la prevalencia del sector privado sobre el público, con lo que abogan por la eliminación de la función del Estado”⁶

Los anteriores fundamentos fueron aplicados a la política nacional y en consecuencia surge la privatización del puerto de Buenaventura, agudizando la división entre la modernización portuaria y el alcance del bienestar social.

La reconstrucción histórica de los procesos de modernización aplicados al puerto de Buenaventura, se realizó visitando la biblioteca departamental Jorge Garcés Borrero, la biblioteca Mario Carvajal, el centro de consulta del diario El País y el centro de estudio de la Corporación Regional del Valle del Cauca CVC. La metodología utilizada fue investigar

⁵ Ibíd. Pág. 37

⁶ Ahumada Consuelo, El Modelo neoliberal y su impacto en la sociedad colombiana, El Ancora Editores, Bogotá, 1998. Pág. 114.

la legislación portuaria aprobada por el Congreso, desde 1959 año en que se creó Colpuertos hasta el 1991 año en que se liquidó Colpuertos y surgieron las sociedades portuarias. La información fue hallada en el diario oficial, órgano de publicación del Congreso de la República. Identificada la aprobación o modificación de la legislación portuaria, se relacionó cómo fueron publicadas las noticias acerca del puerto de Buenaventura, para lo anterior se indagó en el diario de circulación regional El País desde su primera edición como diario, en abril de 1950 hasta el presente, en que sus publicaciones se hallan por la página web.

El contexto regional fue reconstruido a partir de 1970 por los Planes Nacionales de Desarrollo (PND) hallados en el portal web del gobierno nacional, en esa misma página se encuentran a partir de 1980, los documentos del Consejo Nacional de la Política Económica y Social (CONPES) relacionados con la política portuaria y el bienestar social de Buenaventura.

De esta forma, teniendo en cuenta que la modernización nacional y regional ha venido siendo el resultado de decisiones de los sectores dirigentes en el contexto de la economía mundo capitalista, la investigación ha sido dividida en cuatro capítulos.

En el primer capítulo titulado *El arranque de la modernización: antecedentes a la política portuaria estatal 1945-1959* se analizará la compleja trayectoria nacional y regional en la búsqueda por modernizar la nación, proceso en el que el Ferrocarril del Pacífico y las transformaciones portuarias fueron básicos para aplicar el modelo de desarrollo llamado industrialización por sustitución de importaciones, que consistió en producir bienes propios dada la dificultad de importarlos de las potencias involucradas en la Segunda Guerra Mundial. La dinámica comercial requirió modernizar el modelo administrativo portuario, razón por la cual se creó Colpuertos en 1959.

El segundo capítulo trata del avance y consolidación del proyecto modernizador que dota a Colpuertos de una estructura organizativa, financiera, logística y laboral, el impacto social es perceptible en el aumento del empleo y en la adquisición de servicios públicos, educativos y salubres, sin embargo el bienestar de la sociedad presenta rezago frente al avance portuario. Este capítulo se denomina *El contraste de la modernización: el auge de Colpuertos y el rezago de Buenaventura 1960-1975*.

El tercer capítulo se nombra *Hacia otro enfoque de modernización, el susurro del neoliberalismo en el declive de Colpuertos 1975-1990*. En él vemos que la intervención del Estado en la economía empieza a ser cuestionada, la industrialización por sustitución de importaciones presenta un agotamiento por la intervención de Estados Unidos en los aspectos políticos y económicos de Colombia, así mismo la administración estatal de Colpuertos presenta críticas de funcionamiento sobre la empresa, las que finalmente llevarán a su liquidación.

El cuarto y último capítulo designado *La modernización al estilo neoliberal: el divorcio entre el puerto y la ciudad 1990 hasta el presente*, muestra la liquidación de Colpuertos como el entierro de un modelo de desarrollo y el surgimiento de una nueva entidad portuaria privada, como el comienzo de un nuevo modelo de desarrollo neoliberal en el que el mercado es el regulador de las relaciones sociales y el Estado deja de ser agente de desarrollo. En 20 años de neoliberalismo el resultado ha sido una profundización de la brecha entre la modernización del puerto y el bienestar de la sociedad.

Buenaventura la deriva: Historia de un puerto en contravía de su pueblo 1945 hasta el presente, es un texto que intenta explicar el proceso incompleto de modernización ocurrido en el puerto de Buenaventura, en él que a pesar de lograr adquirir avances tecnológicos en el movimiento portuario, desde mitad de siglo XX, la ciudad y sus habitantes no han sido testigos del prospero devenir, por el contrario han vivido y viven carentes de bienestar social. La contradicción ha conllevado a que el desarrollo del puerto se desligue de su sociedad causando una crisis social aun desatendida.

La presente investigación aporta a la sistematización de los procesos históricos del puerto de Buenaventura como un modelo de modernización incompleto porque la sociedad no ha avanzado conforme al progreso portuario, se busca profundizar la reflexión sobre por qué durante todo el siglo XX y el presente siglo XXI no se ha logrado un desarrollo democrático, incluyente, en la región. Sin embargo, el puerto de Buenaventura sigue siendo de vital importancia para los proyectos coyunturales que buscan mejorar la infraestructura para lograr adaptarse a los acuerdos de libre comercio, planes pensados para resolver el comercio y no centrados en el desarrollo social de Buenaventura.

CAPÍTULO 1: EL ARRANQUE DE LA MODERNIZACIÓN: ANTECEDENTES A LA POLÍTICA PORTUARIA ESTATAL 1945 A 1959.

El presente capítulo pretende explicar el proceso de modernización en Colombia a partir del modelo de industrialización por sustitución de importaciones (ISI), estrategia estatal seleccionada para insertar la nación colombiana en la economía mundo capitalista. Entre 1945 y 1959 el país predominantemente rural inicio cambios hacia un país semi-urbano, dicho cambio implicó avances en los servicios públicos, la educación, la institucionalidad, la infraestructura vial y principalmente en la estructura productiva. En este marco, el puerto de Buenaventura, como espacio que conecta el exterior con el interior del país, fue objeto de transformaciones físicas y administrativas lideradas por la empresa Puertos de Colombia (Colpuertos) creada en 1959 con el objetivo de organizar y administrar los terminales; así la política portuaria pública complementaba el proceso de modernización nacional.

1.1 El largo camino de la modernización nacional

El desarrollo de la economía mundo capitalista fue perturbada, durante la primera mitad del siglo XX, por los siguientes acontecimientos: la Primera Guerra Mundial, la gran depresión y la segunda guerra mundial. La finalización de esta última marcó un nuevo período que estuvo caracterizado por la denominada “Guerra Fría”: conflicto de intereses entre los Estados Unidos y la Unión Soviética. Este panorama internacional cambió la relación política y económica entre Estados Unidos y Colombia; en el campo económico Colombia había sufrido una crisis durante la guerra por la caída de las exportaciones de Café, que afectaron de manera inmediata las importaciones, necesarias para el desarrollo industrial que se venía gestando desde la década de los 30; ésta lección conllevó a un fortalecimiento del proceso de sustitución de importaciones con el fin de crear una industria nacional dirigida en primera instancia a suplir el mercado interno.

Políticamente el país, durante el periodo de 1945 a 1959, experimentó la violencia bipartidista, que se originó a partir de la muerte de Jorge Eliecer Gaitán, líder político liberal. Esta guerra civil sangrienta que abarcó a la fuerza armada, la prensa, los partidos políticos y al pueblo en general; produjo desplazamiento del campo a la ciudad, mayor

concentración de tierras y un sin número de homicidios. El Estado quedó carente de legitimidad y la sociedad se debatió en una profunda crisis institucional⁷. Tras dieciséis años de la República Liberal, se da la victoria en 1946 del conservador Mariano Ospina Pérez, que concuerda con la finalización de la Segunda Guerra Mundial, proceso que propició unas condiciones favorables para el desarrollo económico.

La economía colombiana estuvo ligada a las exportaciones de café, porque fue mediante éstas que la clase dirigente logró acumular capital y diversificó sus negocios. Que el desarrollo económico de la nación colombiana dependiera de las exportaciones de café, la convirtió en una economía débil y frágil ante los acontecimientos internacionales, tal y como ocurrió en 1930 con la gran crisis, episodio explicado por Bejarano:

La gran crisis. Pues. Que comenzaba por un cierre del sector externo, se transmitía en cadena a la esfera comercial y luego al sector industrial, acabando en una recesión generalizada de la producción y en una contracción del mercado interno⁸.

Los bajos precios del café y el cierre de las exportaciones del mismo, generaron una restricción de bienes importados (materias primas, maquinaria, entre otros) necesarios para la industria. Además, la interrupción de flujos de capital extranjero redujo la capacidad financiera del Estado, que se reflejó en bajas o nulas inversiones públicas, afectando a la sociedad en general.

Nueve años después, en 1939, se inició la Segunda Guerra Mundial que de nuevo impactó la economía. El cierre de los mercados de Estados Unidos y de Europa afectó las importaciones principalmente de bienes de capital.

El periodo de postguerra, de 1945 en adelante, produjo un cambio estructural de la economía; se pasó de un país agrícola a un país semi-industrializado, y se profundizó en la política de sustitución de importaciones, entendido como el proceso de sustituir los bienes importados por bienes nacionales; proceso que se inició con bienes de consumo y avanzó progresivamente hacia bienes intermedios y en menor capacidad a bienes de

⁷ Véase: Alape. Arturo, El 9 de abril, asesinato de una esperanza. En: Nueva Historia de Colombia, tomo II Historia política de 1946-1986, Planeta, Bogotá, 1989.

⁸ Bejarano, Jesús Antonio. La Economía En: Manual de Historia de Colombia tomo III, Procultura, Bogotá. 1982. pág. 47.

capital. Este proceso fue acompañado de dos elementos básicos: el aumento de la inversión extranjera y el cambio de mentalidad del Estado como consecuencia del nuevo marco internacional de la guerra fría.

La industrialización como política de Estado para la nación colombiana, estuvo relacionada con la Segunda Guerra Mundial que se caracterizó por la alianza antifascista, que unió la República Soviética con Repúblicas capitalistas en contra del fascismo alemán dirigido por Hitler. Después de la derrota de este último en 1945, y durante el proceso de reconstrucción y reparación de los países vencidos, la alianza antifascista se rompió y se inició un nuevo conflicto.

El conflicto después de 1945, fue denominado Guerra Fría, se caracterizó por la tensión permanente entre dos ideologías que constituían dos modelos de sociedad: el socialismo de la URSS versus el capitalismo de Estados Unidos. Esta guerra no llegó a confrontaciones de fuerza y se caracterizó principalmente por: primero, concentración militar con especial énfasis en las armas atómicas; segundo, campaña de propaganda particularmente intensa en ambos bloques; y tercero, el conflicto halló expresión en situaciones revolucionarias en el tercer mundo.⁹ Esta última característica provocó que ambos bloques conformaran zonas de influencia y que cada uno buscara traspasar aquellas zonas para hostigar al enemigo.

Estados Unidos emprendió una campaña diplomática y militar anticomunista, que estaría dominada por ayudas económicas dirigidas a Europa para formar gobiernos reaccionarios al comunismo; dicha política fue denominada Plan Marshall. América latina por cuestiones históricas y geográficas se ubicaba al lado de Estados Unidos.

Las instituciones financieras de origen estadounidense, consideraban que con el fin de la Segunda Guerra Mundial se implantaría un libre comercio; así, el acuerdo de Bretton Woods fue “establecer un marco adecuado para la libre operación de las fuerzas del mercado competitivo”¹⁰; estos objetivos cambiaron con el nuevo contexto de la Guerra Fría. Estados Unidos para mantener su esfera de influencia, cambió la estrategia

⁹ Molina de Cambron. María Mercedes. Apuntes sobre la guerra fría en: Revista de Ciencias Humanas, año 3 N° 7, febrero de 1996.

¹⁰ Weeb. Richard. 3. La influencia de las instituciones financieras internacionales en la industrialización mediante la política de sustitución de importaciones. En: Industrialización y Estado en América latina. La leyenda negra de la posguerra, Fondo de Cultura Económica, Bogotá, 2003 pag.141

guerrerrista, por una política diplomática de tolerancia y de apoyo a los nuevos procesos de industrialización, en otras palabras, aunque instituciones financieras como el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional se crearon para un mundo de libre cambio, tuvieron que adaptarse al nuevo modelo de desarrollo colombiano basado en la sustitución de importaciones. En consecuencia, los préstamos estarían dirigidos a una cartera productiva concreta relacionada con las exportaciones; en palabras de Webb:

...de este modo, las inversiones en proyectos como carreteras y ferrocarriles que beneficiarían de manera directa los recursos exportables, así como también a proyectos de energía “autoliquidables” se convirtieron en los elementos esenciales de los préstamos de los bancos a la región...cuando se trataba de política comercial e industrial, la posición del banco era la de fomentar la promoción de exportaciones y moderar la protección a las importaciones¹¹.

En esta misma dirección, las misiones extranjeras encabezadas por el gobierno de Ospina o por las mismas instituciones financieras, hicieron parte de la estrategia de Estados Unidos por conservar a Colombia como una nación aliada en contra del comunismo. Una de las misiones más destacadas por su labor fue: *Bases de un programa de fomento para Colombia*, dirigida por Lauchin Currie; tal y como lo indica el informe, fue una misión económica financiada por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF) y el Banco de la República, que contó con la aprobación del entonces presidente Mariano Ospina Rodríguez, su objetivo fue:

...formular un programa de desarrollo para elevar el nivel de vida del pueblo colombiano... nuestro cometido es la elaboración de un programa coherente y global hasta donde lo permiten el tiempo, el personal y la información disponibles, en vez de una serie de recomendaciones aisladas e inconexas¹².

El país, por primera vez, obtuvo un estudio detallado de las condiciones físicas, económicas y sociales de la sociedad colombiana; en este informe se incluyeron factores como: análisis del pueblo, el nivel de vida, la formación de capital, recursos naturales, agricultura, industria, transportes, salud, educación, vivienda, hacienda pública e incluso la posición económica internacional de Colombia, entre otros elementos. Este estudio fue además, la base de los planes de desarrollo generados a partir de 1960.

¹¹ ibíd. Pág. 145.

¹²Lauchin Currie, *Bases de un programa de fomento para Colombia*, Voluntad, Bogotá, 1951. Pág. 13-14

Sin embargo, la institución que mayor influencia ejerció en el desarrollo económico, fue la Comisión Económica Para América Latina (CEPAL), creada en 1948 por la Organización de Naciones Unidas, su objetivo era:

Contribuir al desarrollo económico de América Latina, coordinar las acciones encaminadas a su promoción y reforzar las relaciones económicas de los países entre sí y con las demás naciones del mundo¹³...

Uno de los ejes temáticos en que se basan sus investigaciones es:

El papel central que desempeña la modalidad específica de la inserción internacional de nuestras economías, es decir, su estructura de especialización y la dependencia de flujos inestables de capital¹⁴.

Posterior a las guerras mundiales y a la Gran Depresión, el debate intelectual y político se basó en el desequilibrio social y económico entre naciones desarrolladas tecnológicamente y naciones subdesarrolladas, esta brecha solo se cerraría impulsando un proceso de modernización en las naciones del tercer mundo. Kalmanovitz explica que:

La CEPAL interpretaba a Keynes aplicado a economías subdesarrolladas, en donde prevalece el desequilibrio estructural del comercio exterior, originado en términos de intercambios desfavorables y permanentes para lo que llamaron la periferia, es decir, se generaban así excesos de oferta de materias primas que escasamente podían ser eliminadas. De esta manera las ganancias en productividad de la periferia eran apropiadas por el centro, a través de los bajos precios de sus productos de exportación. En consecuencia la superación del subdesarrollo pasaba por la industrialización y el marchitamiento de la producción de materias primas para el centro¹⁵.

Lo anterior, define a Colombia como una nación periférica, cuyo modelo económico caracterizado por la exportación de materias primas, debe ser cambiado por un nuevo modelo de modernización basado en la industrialización nacional.

La CEPAL, como organismo inmerso en el periodo de la Guerra Fría, hace parte de la política de Estados Unidos de apoyar y contribuir al desarrollo económico, a través de los

¹³ Comisión Económica para el Desarrollo de América Latina. En: <http://www.eclac.org/cgi-bin/getprod.asp?xml=/noticias/paginas/3/43023/P43023.xml&xsl=/tpl/p18fst.xml&base=/tpl/top-bottom.xsl> [consultado en noviembre 2011]

¹⁴ Ibidem.

¹⁵ Kalmanovitz. Salomón. Nueva Historia de Colombia, Taurus, Bogotá, 2010. Pág. 288

procesos de industrialización para que las naciones subdesarrolladas no sufrieran crisis originadas por la dependencia exportadora. Política que sería percibida por el Estado colombiano que optó por un nuevo funcionamiento, intervenir directamente en la economía. La transformación hacia un Estado productor, inversionista y empresario, se refleja en la creación de:

Empresas públicas de orden nacional con un promedio de 7 por década entre 1886 y 1939, en los años cuarenta dicho promedio se elevó a 18, en la década del cincuenta a 32 y en los años sesenta a 43¹⁶.

Estos promedios aluden a la intervención del Estado en los siguientes sectores: agrícola, industrial, bancario, de servicios públicos, de transportes, minero y el petrolero donde sobresale la empresa ECOPETROL; proceso acompañado por el Instituto de Fomento Industrial (IFI) que tenía por objetivo la democratización del crédito para promover la industria; política que se reforzó a partir de la reforma financiera de 1951 que se caracterizó por las facultades que le otorgó al banco de la república:

Variar los encajes, para fijar las tasas máximas de interés, para abrir cupos especiales de crédito a la agricultura, la industria y el comercio, y para regular los cupos de crédito a los bancos comerciales, tanto para el redescuento de operaciones corrientes como para superar restricciones de liquidez¹⁷.

José Antonio Ocampo, identifica el periodo de 1945 a 1955, como la fase de modernización industrial que se fundó en dos pilares: la reforma financiera anteriormente mencionada y la reforma arancelaria de 1950 que consagró un sistema mixto de aranceles específicos y ad valorem, elevó significativamente los niveles de protección¹⁸.

Todas estas medidas estuvieron encaminadas a consolidar el proceso de sustitución de importaciones, que en síntesis, Gabriel Misas caracteriza a partir de tres elementos:

Primero altos niveles de protección a la producción nacional, fundamentalmente al sector manufacturero; segundo, la conservación del ingreso real del sector cafetero y tercero, la financiación

¹⁶ Ocampo José Antonio, Historia Económica de Colombia, Fedesarrollo, Bogotá 1994. Pag.304

¹⁷ ibíd. pág. 261

¹⁸ ibíd. pág. 261

de la acumulación de capital a través del sistema crediticio, particularmente a través del crédito de fomento que tenía tasas de interés inferiores a las vigentes del mercado¹⁹.

El primer elemento, *altos niveles de protección*, se traduce en la generación de aranceles para incrementar el costo de las mercancías que entraban al país, dando ventajas comparativas a los empresarios en la producción de bienes nacionales.

El segundo elemento: *la conservación del ingreso real del sector cafetero*, indica lo que en párrafos anteriores se ha mencionado y. es que el sector cafetero fue el que generó las primeras y vastas divisas que impulsaron las diferentes industrias colombianas, y como resultado se obtuvo un empresariado industrial surgido de una elite agro-comercial, caracterizada por Arroyo, para el caso del Valle del Cauca, como hacendados negociantes y negociantes-hacendados²⁰. En otras palabras, sujetos que en el tránsito al siglo XX, mantienen su base económica en la tierra por ser esta un símbolo de poder y de prestigio, empresarios pre modernos que incursionan en negocios industriales a pesar de los riesgos geográficos, sociales y económicos.

Las primeras iniciativas de negocios, estuvieron relacionados con los ciclos económicos de productos de exportación como: quina, tabaco, oro y café; los renglones industriales surgieron comenzando el siglo XX en Antioquia, con el sector textil, María Claudia Saavedra, señala que:

Antioquia ha sido reconocida como la región que mas tempranamente logro consolidar el proceso de industrialización del país y Medellín como la “capital industrial” de Colombia durante buena parte del siglo XX. Uno y otro de tales reconocimientos se apoyan en la importancia que alcanzo la producción

¹⁹ Misas Arango Gabriel, de la sustitución de importaciones a la apertura económica En: Desarrollo económico y social en Colombia. Siglo XX, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 2001.pag. 113-114.

²⁰ “Es decir teniendo en cuenta el origen socioeconómico de sus negociantes podemos clasificar sus inversiones y conversiones en dos identidades: Primero, como *hacendados-negociantes* que tuvieron origen en la hacienda e invirtieron en actividades comerciales y especulativas; segundo, como negociantes-hacendados, que se forjaron en las actividades rentísticas y comerciales, e invirtieron en haciendas y predios urbanos.” En: Arroyo. Jairo Henry, Historia de las prácticas empresariales en el Valle del Cauca 1900-1940, Editorial Universidad del Valle, Cali, 2006. Pág. 391

fabril en la región, particularmente la producción textilera, y la manera en cómo esta influyó en la actividad económica local, regional y nacional²¹

Entre las primeras empresas se destaca: Compañía de Tejidos Medellín, más conocida como la Fabrica de Bello (1905); Compañía Colombiana de Tejidos -Coltejer-(1907); posterior a 1909 se fundaron Fabrica de Tejidos Cortes y Duque, el Perro Negro, fábrica Claudino y Carlos Arango, Tejidos Hernández y Montoya, Rosellón y Fabricato, entre muchas otras que se fusionaron, adaptaron tecnologías y avanzaron acorde al mercado. Estas iniciativas corresponden a los dirigentes de la región y a empresarios como: Alejandro Echavarría, Heliodoro Medina, Emilio Restrepo y Pedro Nel Ospina, entre otros; reconocidos por la diversificación en sus negocios, por la experiencia educativa, por la noción de patrimonio familiar en la dirección de las empresas y por la incursión en partidos políticos²².

Otra región que incursionó en el sector textil fue el Valle del Cauca, con las fábricas La Garantía, Textiles de Colombia y el Cedro, entre otras. Otros sectores productivos fueron el de bebidas y la industria editorial, aunque ninguno llegó a destacarse como líder de la región. El sector predominante a partir de 1960 fue la industria azucarera, aunque se originó desde la primera década del siglo XX. Como en los anteriores casos, estos negocios fueron impulsados por reconocidos empresarios de apellidos: Caicedo, Lloreda, Borrero, Garcés entre otros.

Para 1945, la industrialización dejó de ser un negocio para particulares y se convirtió en una necesidad nacional, debido a la crisis generada por la Segunda Guerra Mundial, que demostró que la economía colombiana dependía totalmente de las exportaciones de Café y de las importaciones de bienes intermedios y de capital. Lo anterior es explicado por Consuelo Corredor:

Por ello el discurso de la modernización económica, asociado con la idea de progreso, convocó no solo a los gobiernos sino también a las elites económicas y políticas e incluso a los sectores de

²¹ Saavedra. Restrepo. Maria Claudia. Empresas y Empresarios el caso textil en Antioquia (1900-1930). En: Dávila Ladrón de Guevara. Empresas y Empresarios en la historia de Colombia siglos XIX y XX, Tomo II, Editorial Norma y Ediciones Uniandes, 2003.

²² Ibid.

oposición. El objetivo de entonces no era cuestionado como tampoco el camino para su logro: la industrialización²³.

El proyecto modernizador mostró la diferenciación sectorial entre la burguesía. Los terratenientes o el gremio de los cafeteros -Federación Nacional de Cafeteros (FEDECAFE) que patentaban el poder estatal, se vieron cada vez mas presionados por el sector empresarial organizado en la Asociación Nacional de Industriales (ANDI), quienes exigieron medidas protectoras para fomentar su industria, pero a la vez, buscaron un mercado libre para obtener materias primas necesarias para el proceso de las manufacturas; este modelo chocaba con los tradicionales intereses de FEDECAFE y de la sociedad de agricultores colombianos (SAC), quienes sostuvieron que el proteccionismo era una medida en contra de los consumidores porque condicionaban la capacidad de compra.

La pugna por el control del Estado entre los distintos sectores de la burguesía colombiana, se desarrolló en un periodo de crisis política y social, debido al asesinato del líder del partido liberal Jorge Eliecer Gaitán, el 9 de abril de 1948, quien mediante su desempeño político logró aglutinar al pueblo en favor de un Estado de bienestar; su muerte ocasionó el mayor conflicto civil bipartidista conocido en la historia de Colombia. Hasta 1958 la sociedad vivió carente de institucionalidad y legitimidad, pasaron por el gobierno el conservador Mariano Ospina, quien ganó las elecciones debido a la división del partido liberal entre dos candidatos (Jorge Eliecer Gaitán y Gabriel Turbay); fue un representante del gremio de los cafeteros, aunque emitió un frágil proteccionismo a favor de los industriales. Pero fue en el siguiente gobierno, en el de Laureano Gómez (ganó las elecciones en 1950 sin oposición alguna), que el empresariado logró la reforma financiera y arancelaria a su favor -mencionada párrafos atrás.

Saenz Rovner, nos indica cómo mediante el desarrollo de la violencia colombiana, la ANDI luchó para lograr el mando del Estado colombiano, y aunque no generó directamente el conflicto, se aprovechó de este para obtener un Estado a favor de sus intereses. En palabras de Saenz:

²³ Corredor. Consuelo. Los límites de la modernización, Cinep, Bogotá, 1992. Pág. 98.

La gran burguesía industrial, a través de la ANDI, se comprometió en una vigorosa campaña a favor del proteccionismo a ultranza para el sector manufacturero nacional. Por medio de sus campañas, los industriales pretendieron identificar sus intereses particulares con los de la nación entera, alegando que la protección defendería no solo a sus industrias, sino también los intereses de la nación y de todos los colombianos...²⁴

Los nacientes empresarios para alcanzar su objetivo, hicieron uso de la compra de los servicios de intelectuales, políticos y periodísticos para persuadir a la opinión pública de la necesidad de defender la producción nacional²⁵; es así, como los medios de comunicación y la rama legislativa, son instrumentos para la obtención de los logros de la burguesía empresarial. En este marco es acertado lo que Consuelo Corredor indica citando a Pecaut “La subordinación del Estado a los intereses particulares, explica por qué éste no se ha constituido en agente de desarrollo. Las elites económicas no se organizan en torno al Estado”²⁶, queda el proceso de modernización dirigido según las necesidades de la burguesía nacional.

En 1951 se posesiona como presidente Roberto Urdaneta, debido al débil estado de salud del presidente Gómez, que mediante jugadas legislativas logró concederle el título de presidente encargado a Urdaneta. Para 1953, con el apoyo del partido liberal y de una facción del partido conservador, Gustavo Rojas Pinilla llegó al poder mediante un golpe militar, que se perpetuó hasta 1957. Su política cada vez mas dictatorial y populista, chocó con los intereses de la dirigencia nacional, quienes preocupados por la situación política, convocaron a una coalición bipartidista argumentada en la necesidad de un gobierno compartido y alternado entre los dos partidos, con el objetivo de restablecer el orden civil perdido desde la muerte de Gaitán; mientras se elaboró el acuerdo conocido después como el Frente Nacional, se aprobó un gobierno de una junta militar encabezada por// el brigadier general Gabriel Paris, Deogracias Fonseca, Rubén Piedrahita, Rafael Navas y Luis Ernesto Ordoñez.

Inmerso en el contexto violento de crisis política y de formación de los gremios económicos, el café, siguió siendo durante muchos años, el producto de exportación por

²⁴Saenz. Rovner Eduardo, La ofensiva empresarial, Tercer Mundo Editores. Ediciones Uniandes, Bogotá, 1992. Pág. 26.

²⁵Ibíd. Pág. 27

²⁶Corredor. Óp. Cit. Pág. 171

excelencia, proceso acompañado de una industrialización, que produjo rápidamente la formación temprana de conglomerados económicos que según Misas, se debía a que:

La rentabilidad de las empresas manufactureras era muy superior a las necesidades que tenían esas mismas empresas para ampliar su capacidad productiva de forma tal que siempre se generó un excedente muy importante que fue invertido en otro tipo de actividades, servicios, especulación de divisas, especulación sobre la tierra...²⁷

Así, en cada región unas familias históricamente reconocidas en el mundo de los negocios (haciendas, minas, casas comerciales, compañías de navegación, textiles, ingenios azucareros entre otros.), absorbieron la economía regional, nacional y paralelamente incursionaron en el ámbito político.

Colombia en calidad de país periférico, inicia su proceso de modernización a partir de desarrollar otros renglones de producción, distintos a la exportación de materias primas. Según Corredor entre 1945-1958:

surgen nuevas ramas industriales, tales como papel, caucho, química, derivados del petróleo, metálica básica y fabricación de productos metálicos. A finales de este subperiodo, las posibilidades de continuar el proceso sustitutivo, con base en los bienes de consumo no durable, dan signos de agotamiento²⁸.

La participación de los empresarios industriales, del Estado, de instituciones y misiones extranjeras, fueron trascendentales en la aprobación de la sustitución de importaciones como la estrategia económica. Sin embargo, la inserción en la economía mundo exige a parte del desarrollo industrial, una infraestructura adecuada que permita la movilización eficiente de mercancías. Por tanto, el país y la región vallecaucana deben comunicarse al puerto de Buenaventura y este con el mundo.

1.2 El puerto del pacífico y la agroindustria, rasgos distintivos del desarrollo regional vallecaucano

El Valle del Cauca, creado en 1910, ubicado en la región pacífica, es la tercera economía más importante de Colombia, debido al desarrollo industrial y a su ubicación geográfica

²⁷ Misas. Óp. Cit. Pág. 118

²⁸ Corredor. Óp. Cit. Pág. 154

cercana al océano pacífico, a través del puerto de Buenaventura. Son los anteriores elementos en los que se centrará el presente apartado, para demostrar que el progreso económico y social vallecaucano está íntimamente relacionado con el sector cafetero, azucarero, con la acelerada industrialización en la postguerra y con la conexión y desarrollo del puerto de Buenaventura.

El Departamento del Valle del Cauca está situado al suroccidente del país, formando parte de las regiones andina y pacífica; localizado entre los 05°02'08" y 03°04'02" de latitud norte y a los 72°42'27" y 74°27'13" de longitud oeste. Cuenta con una superficie de 22.140 km², lo que representa el 1.9 % del territorio nacional. Limita por el Norte con los departamentos de Chocó, Caldas y Quindío; por el Este con los departamentos del Quindío y Tolima, por el Sur con el departamento del Cauca y por el Oeste con el océano Pacífico y el departamento del Chocó.

Desde finales del siglo XIX y principios del siglo XX, la economía agrícola del valle geográfico del río Cauca se basó en el cultivo del café, el tabaco, el cacao y la caña de azúcar, siendo este último el producto agro-exportador más predominante hasta nuestros días. El desarrollo de la región se aceleró con la colonización antioqueña, que expandió el cultivo del café generando aumento constante de producción y demanda externa. Lo cual llevó a las elites a presionar, mediante el ejercicio de la política, la construcción final del camino ferroviario, obra fundamental para el origen y consolidación del comercio exterior por la zona pacífica; en palabras de Arroyo:

Se parte del hecho que el valle interandino del río Cauca fue una región aislada... sin embargo, como resultado del esfuerzo conjunto de empresarios y del sector público, iniciando el siglo XX se consolida la construcción del ferrocarril del pacífico, obra pionera en romper el aislamiento regional, al vincular al departamento al mercado internacional, reorientar hacia Buenaventura el transporte del café de exportación y fortalecer la integración regional...²⁹

Las siguientes son las cifras de exportación de café:

²⁹ Arroyo, Jairo Henry y Vásquez Edgar. Factores ocultos del desarrollo: reseña histórica del Valle del Cauca primera parte. En: Revista Observatorio económico y social del Valle del Cauca N° 7, Cámara de Comercio de Cali, Cali, 2006. Pág. 1

Cuadro 1: Exportaciones colombianas de café por puertos de embarque 1945-1959

AÑOS	BARRANQUILLA	BUENAVENTURA	CARTAGENA	SANTA MARTA	OTROS	SACOS EN 50 KILOS
						TOTAL
1945	1.708.449	2.500.971	728.585	350	211.034	5.149.389
1946	1.536.095	3.484.666	420.059	1.342	219.292	5.661.464
1947	1.392.374	3.420.373	334.821	6.711	184.587	5.338.866
1948	1.321.192	3.836.772	279.908	4.173	145.490	5.587.535
1949	1.154.659	3.801.323	351.159	10.015	92.497	5.409.653
1950	1.329.580	2.881.141	132.959	-	98.677	4.472.357
1951	1.351.953	3.133.877	241.943	24.109	42.101	4.793.983
1952	1.275.457	3.468.545	252.163	10.343	25.550	5.032.058
1953	1.715.956	4.368.587	355.995	41.755	150.043	6.632.336
1954	1.133.792	4.044.532	432.319	15.805	127.372	5.753.820
1955	508.166	4.312.343	943.684	17.107	85.591	5.866.891
1956	389.556	3.916.464	636.114	15.643	112.000	5.069.777
1957	607.117	3.898.420	289.019	1.644	27.533	4.823.733
1958	446.109	4.516.073	420.458	27.403	30.582	5.440.625
1959	254.927	5.717.668	417.758	9.228	13.798	6.413.379

Fuente: Boletín de información estadística N° 18, Federación Nacional de Cafeteros, 1978. En: Valdivia, Luís, Buenaventura un desarrollo frustrado evolución económica y social del puerto, Universidad del Valle, Cali, 1991. pág. 98

El cuadro número 1, muestra como entre 1945 a 1959, la producción y exportación de café fue constante y progresiva excepto en 1951 y 1957 años en la que la exportación descendió por debajo de cinco millones de sacos, otra característica del periodo es que Buenaventura fue el principal puerto exportador de café, pasó de 2.500.971 en 1945 a 5.717.668 de sacos en 1959, un incremento de más del cien por ciento.

Una de la primeras actividades comerciales de los negociantes-hacendados y hacendados-negociantes³⁰ de la región, fue el cultivo del café y después de consolidado el mercado, surgieron las casas comercializadoras de exportación de café, y de importación de distintas mercancías. Otra actividad fueron las compañías de navegación fluvial que complementaron el circuito comercial antes de ser finalizado el Ferrocarril del Pacífico.

La producción azucarera inició como industria el 1 de enero de 1901, a partir de la introducción al ingenio Manuelita de la primera planta centrifugada de azúcar, por el empresario Santiago Eder; este acto significó el tránsito de la producción artesanal a la industrial; los siguientes empresarios en incursionar en el negocio del azúcar fueron Modesto Cabal con el ingenio Providencia y Hernando Caicedo con el ingenio Rio Paila.

El empresariado azucarero es un agente primordial para la modernización vallecaucana, la academia ha presenciado un debate frente a su caracterización, sin embargo se podría determinar cómo rasgos esenciales: la presencia familiar en la dirección de los negocios, la combinación de capital social, simbólico, económico y político mediante alianzas matrimoniales para concentrar riqueza (rasgos premodernos), la diversificación en cuanto invirtieron y asumieron riesgos en la rentabilidad y la adaptación de nuevas tecnologías para los procesos productivos nacionales³¹.

La actividad que promovió el despegue industrial fue la misión agrícola Chardon, realizada en 1929, estimulada por los negociantes Ciro Molina y Carlos Duran Castro. El estudio concluyó con la recomendación de intensificar y tecnificar el cultivo de la caña, además de sembrar otras variedades resistentes a plagas y de mayor productividad³². Este último proceso de transformación agroindustrial, implicó absorber de manera continua y acelerada, tierras y mano de obra localizada principalmente en Cauca y Nariño. La

³⁰ Hace referencia a la generación de dirigentes de principio de siglo XX, que poseía grandes extensiones de tierras y se arriesga a comercializar exportando e importando mercancía o negociantes de origen extranjero que llegan al país a emprender negocios y se emparentan con los terratenientes para adquirir capital social, simbólico y político.

³¹ Véase Arroyo Jairo Henry. Óp. Cit.

³² Mejía. Prado, Eduardo." Ciro Molina y Carlos Duran Castro: gestores y científicos en el desarrollo agropecuario del Valle del Cauca. En: Dávila Ladrón de Guevara (Comp). Óp. Cit. .Pág. 1189-1214.

generación de fábricas como las cervecerías, cigarrerías, trilladoras de café y textiles entre otras, contribuyeron también al desplazamiento del campo a la ciudad.

Así, para 1945 la producción azucarera del Valle representaba el 69.1% de la producción nacional, le seguía la producción localizada en Bolívar (17.9), Tolima (4.3) y en el resto del país ingenios pequeños (8.7)³³. En años posteriores, por la presencia del ferrocarril, la cercanía del puerto y por el incremento del cultivo de azúcar, el Valle del Cauca se posesionó como el primer y único productor a nivel nacional después del cierre de los ingenios de Bolívar y Cundinamarca por falta de competitividad.

El siguiente cuadro indica el contraste: la pérdida de productividad de azúcar de las regiones del país, es absorbida por el Valle al aumentar la producción de un 68.20 % en 1944 al 87.45% en 1954.

Cuadro 2: Producción de azúcar centrifugada en seis departamentos 1944- 1954

DEPARTAMENTOS	PRODUCCIÓN	PORCENTAJE	
	(SACOS) 1954	1944	1954
Valle del Cauca	3.914.023	68.20	87.45
Tolima	254.714	6.51	5.90
Cauca	177.957	2.00	3.93
Bolívar	46.000	15.14	1.12
Córdoba	37.800	n.d.	0.98
Cundinamarca	25.000	7.18	0.62

Fuente: Revista agrícola y Ganadera. Cali, año 16. En: Boletín Socio-económico N° 14-15, Cidse, 1985. pág. 42.

³³Ocampo. José Antonio, El Desarrollo de Cali e el siglo XX. En: Montenegro, Santiago Y Ocampo José Antonio, Crisis Mundial, Protección e industrialización, CEREC, Bogotá, 1984 .pág. 262.

La producción de azúcar se concentra para 1959 en 19 ingenios: Manuelita, Rio Paila, Providencia, Mayagüez, Bengala, La Industria, María Luisa, Balsilla, El Porvenir, Pichichi, Castilla, Oriente, Papayal, San Carlos, San Fernando, La Carmelita, Tumaco, La Cabaña y Meléndez³⁴ hasta que en la década del setenta la región ostentó el monopolio total de la producción de azúcar. El establecimiento de estos cultivos se hallaba -y se halla aún- en el norte del Valle (parte derecha del río Cauca) en municipios como: Palmira, El Cerrito, Florida y Tuluá.

La relación entre la agricultura y la industria para el sector azucarero, se debe al colapso del comercio exterior durante la Segunda Guerra Mundial, y en consecuencia, el Valle presencié la industrialización por sustitución de importaciones, descrito por Vásquez así:

Sustituir los tradicionales cultivos de pancoger (plátano, tabaco, cacao, frijol, yuca) por productos agropecuarios empleados como insumos industriales (sorgo, millo ,algodón, maíz tecnificado, etc.), a demás de arroz³⁵.

La transformación de la estructura económica nacional, se reflejó en el Valle del Cauca con la pérdida relativa del sector primario y la creciente participación del sector secundario y terciario, en palabras de Vásquez:

La oleada de empresas creadas en el Valle fue creciendo hasta llegar a un máximo en 1944. En 1934 se fundaron 64 empresas, en 1942 se establecieron 57 y en 1944 el número se elevo a 101... el área metropolitana Cali-Yumbo concentro el 60% del empleo y el 63% del valor agregado departamental...³⁶.

El cuadro número tres, basado en el primer censo industrial de 1945 registré 800 empresas censadas de las cuales el renglón principal es el de alimentos con 188 establecimientos, seguido del sector de productos manufacturados como el textil con 176, el calzado con 98 y los productos de mayor elaboración como los químicos con 90 establecimientos, cada uno con una oferta laboral variada.

³⁴Vásquez. Edgar. Panorama histórico de la economía vallecaucana en el siglo XX. En: Historia del Gran Cauca, historia regional del suroccidente colombiano, fundación general de apoyo de la universidad del Valle, Cali, 1996. Pág. 199.

³⁵ Ibid. Pág. 203.

³⁶Vásquez. Edgar, Historia de Cali en el siglo XX. sociedad economía cultura y espacio, Talleres de artes graficas del Valle editores- impresores Ltda. Cali, 2001. Pág. 188.

Cuadro 3: Valle del Cauca 1945. Industria manufacturera

	Nº de Establecimientos	Total empleados	Producción bruta
Alimentos	188	6.520	42.279.671
Bebidas	35	678	3.721.910
Tabaco	28	704	2.603.834
Textiles	176	3.756	10.606.363
Calzado	98	1.002	1.949.171
Maderas, s similares y muebles	9	187	735.678
Papel, cartón y productos	33	631	1.831.482
Artes graficas	31	356	3.037.048
Cueros (sin calzado)	5	345	2.031.254
Cucho, sintéticos y productos	35	813	4.432.987
Químicos, farmacéuticos y aceite de uso industrial	90	1.427	3.066.044
Minerales no metálicos productos	67	1.428	7.158.348
Metálicos, maquinaria eléctrica y no eléctrica	5	104	279.230
Otros	800	17.979	83.733.020

Fuente: En: Vásquez. Edgar. Panorama histórico de la economía vallecaucana en el siglo XX. En: Historia del Gran Cauca, historia regional del suroccidente colombiano, fundación general de apoyo de la universidad del Valle, Cali, 1996. Pág. 207.

En consecuencia, la agroindustria pilar del desarrollo regional, consistió en la integración moderna de la agricultura y la industria aplicada a la producción de café, leche y caña de azúcar; proceso acompañado de otras industrias (predominio de capital extranjero), de productos químicos, farmacéuticos, metálica, papel y alimentos manufacturados que se ubicaron en el corredor Cali-Yumbo. Esta localización ha sido estudiada por Edgar Vásquez, quien indica dos tendencias:

La formación del polo principal Cali-Yumbo y la aparición de una cadena de polos secundarios a lo largo del corredor vial (carreteable y férreo) en la parte plana del valle del Cauca, de Cali hacia el norte ubicada en la banda derecha del río Cauca (Palmira, Buga, Tuluá y Cartago)³⁷.

Las tendencias geográficas se entienden a partir de las ventajas generadas por la cercanía y conexión al puerto de Buenaventura, ventajas que se trasladan al costo del transporte y la reducción de tiempo para la exportación e importación de productos necesarios para la industria y el mercado en general.

El desarrollo de Cali estuvo ligado a la región a la que pertenece, su transformación se debe a su acercamiento al puerto de Buenaventura y al rápido avance de la producción azucarera, Ocampo definió el desarrollo económico de Cali como un desarrollo tardío pero acelerado, pese a que su despegue fue posterior a la ciudad de Medellín y Bogotá, logró posicionarse como un centro industrial, agrícola y comercial³⁸

El notorio avance económico estuvo acompañado del surgimiento de instituciones como: la Universidad del Valle, creada en 1945, dicha universidad significó la oportunidad de preparar profesionales para las nuevas empresas, sin necesidad de viajar a Popayán o Bogotá como en décadas anteriores; otra institución fue la Corporación Autónoma Regional del Cauca (CVC) caracterizada por Arroyo como:

Una institución que no tuvo antecedentes en el país y cuya creación implicó, mas bien, la transformación del marco legal e institucional de Colombia, para poner en marcha un modelo de modernización que impulsó la electrificación, el control de aguas, la adecuación de tierras y la irrigación, que sirvieron de base para el desarrollo del perfil agroindustrial del Valle³⁹

Lo anterior, sumado a la construcción de barrios, a la infraestructura de servicios públicos, de colegios y de otros espacios deportivos y sociales como hoteles, la plaza de toros, la Tertulia y Proartes entre otros, fueron elementos claves para adecuar la ciudad al modelo de modernización, que resolvió necesidades básicas y elevó el nivel de vida de los ciudadanos, aunque el proceso fue incompleto, porque la modernización no conlleva por

³⁷ Vásquez, Panorama Histórico de la economía Vallecaucana en el siglo XX, Óp. Cit. pág. 202

³⁸ Ocampo. José Antonio, El Desarrollo de Cali e el siglo XX. Óp. Cit. .pág. 244.

³⁹ Arroyo Jairo, Vásquez Edgar. Óp. Cit. Pág. 41

sí sola a un proceso de modernidad. La tesis planteada por Corredor contribuye a la argumentación:

La sociedad moderna recoge un doble ideario: el de transformar el entorno material, y el de transformar al hombre como centro del mismo. Mientras el primero alude a la modernización, el segundo a la modernidad...paradójico es que si bien no sería concebible una sociedad moderna carente de proceso de modernización, este último no requiere ineluctablemente de la modernidad y aun menos conduce por sí mismo a ella⁴⁰

Un ejemplo de un ambiente político adverso al desarrollo industrial, fue el que experimentó el Valle del Cauca, en un contexto sangriento de violencia que se acentuó a partir de la muerte de Gaitán, el 9 de abril de 1948. Esta Zona era en su mayoría de orientación liberal, según lo presentado por Darío Betancourt y Marta García; en las elecciones a concejo en 1947 se registraron 79.053 votos entre liberales disidentes y oficialistas, en oposición a 48.747 votos conservadores; estas cifras indican que el partido liberal fue mayoría en esta región, sin embargo, el panorama cambió en el año de 1949 con las elecciones presidenciales, cuando el Valle registró 92.846 votos por el único candidato presidencial Laureano Gómez del partido conservador.

Acciones y hechos agresivos como incendios, ataques y chantajes, se volvieron cotidianos como indignación a falta de elecciones transparentes, la dirigencia del partido liberal en rechazo a las acciones violentas orientó a toda su militancia, a no participar de las elecciones, conllevando a una conservatización progresiva del departamento⁴¹.

Múltiples masacres acontecieron en Ceilán, Naranjal, Tuluá Toro, Restrepo, Trujillo, en Cali y otros municipios, bajo la autoridad militar de Gustavo Rojas Pinilla. Siendo encargado del ejército, se desempeñó como cómplice de la banda de los “pájaros”, responsable de las masacres antes mencionadas; como también el gobernador Nicolás Borrero Olano, dueño del diario El Pacífico, caracterizado por haber sido proclive a las ideas de Laureano Gómez.

⁴⁰ Corredor. Óp. Cit. Pág. 37

⁴¹ Betancourt Darío y García Marta, Matones y Cuadrilleros Origen y evolución de la violencia en el occidente colombiano. Tercer Mundo Editores, Bogotá, 1991, pág. 201

En todas las regiones del país se expresaron los problemas sociales generados por el proceso modernizador, sin embargo, la particularidad que hace distinto al Valle del Cauca de las otras regiones, es la proximidad al Océano Pacífico, por ello, el arranque del progreso regional se vinculó directamente con los avances del Ferrocarril del Pacífico y posteriormente con la vía al mar. El Ferrocarril del Pacífico, es la muestra del lento desarrollo regional, su origen se halla en el año de 1872, con la participación de siete diferentes concesiones, en su mayoría extranjeras, con financiación estatal y pese al ambiente hostil de finales de siglo XIX, logró llegar a Cali en 1915, a Palmira en 1917 y posteriormente se unió a Cartago.

Con la apertura en 1914 del canal de Panamá y con la creciente industrialización, fue necesaria la integración vial de Buenaventura con el interior del país y los mercados locales. Lo anterior es objeto de análisis del siguiente apartado que se centra en la localidad de Buenaventura y su puerto, entendido este como el punto de encuentro comercial y cultural entre el interior y exterior del país.

1.3 El puerto de Buenaventura una respuesta al desarrollo.

En la primera edición del diario El País, emitida el 23 de abril de 1950, se observa un anuncio titulado *Mercancías llegadas a Buenaventura*; este anuncio, hacía referencia a diferentes cajas de repuestos como tornillos, lámparas, gatos para automóviles, camiones, llantas etc. dirigidos a casas comerciales de importación y exportación como a Sánchez y Campuzano Ltda. Entre otras⁴².

El anterior enunciado, y otros que aparecen constantemente en la prensa, indican la importancia del Puerto de Buenaventura como punto de encuentro del comercio exterior, de importaciones y exportaciones; sin embargo, el diagnóstico de la prensa muestra, a través de las quejas de congestión de mercancías, un puerto que no cumple con las condiciones modernas de un puerto internacional, a pesar de ser reconocido y fundado desde 1540.

⁴²Diario El País, 23 de abril de 1950, N° 1, Pág. 2.

Se tiene conocimiento de la isla Cascajal, también nombrada como la ciudad de Buenaventura, a partir de 1540, según la historiografía que reconoce la fundación otorgada por Juan Ladrilleros en la época de la conquista española. Buenaventura se ubica desde orilla del Océano Pacífico hasta las cumbres de la cordillera occidental. No obstante, sólo es hasta mitad del siglo XIX, cuando el puerto cobra importancia debido al despegue de exportación de productos primarios como la quina, el añil, el tabaco y el café. El camino al puerto se hace básico para la dinámica comercial y se convierte en una preocupación de los negociantes de mitad de siglo XIX; así lo indica Phanor James Eder al citar un prospecto de Julio Arboleda:

Hagamos un camino de ruedas al pacífico y todos cuantos somos seremos ricos y más felices porque tendremos quien consuma de lo que produzcamos, y podremos producir más, ganar más...el mar es el mercado para todos o casi todos productos de las provincias el sur...⁴³ ”.

La construcción del Ferrocarril del Pacífico se ubica, en la historia de Colombia, entre la mitad de siglo XIX y la segunda década del siglo XX; periodo en el que la región se caracterizó primero, por una situación hostil determinada por conflictos regionales, partidistas y religiosos; y segundo, por su compleja zona geográfica, montañosa y lluviosa. Lo anterior, determinó el lento y débil progreso del puerto y el ferrocarril. A pesar de las múltiples concesiones que se entregaron para su construcción, fue un acontecimiento internacional el que produjo que el camino y el puerto de Buenaventura se convirtiesen en una política real. La pérdida del istmo de Panamá ante Estados Unidos, llevó al Estado a sustituir Panamá por un nuevo puerto nacional en el pacífico; y fue Buenaventura por su posición geoestratégica, la bahía seleccionada para trasladar las oficinas estatales que operaban en Panamá.

A la nueva condición política del puerto se le sumó las crecientes exportaciones de café. Aprile precisa que:

A partir de 1910-15 el país exporta cada año más de tres millones de sacos de café, volumen que se mantiene en la década siguiente, muy temprano los manizaleños hacen cuentas (José Gaviria, 1924, Antonio García, 1936.) concluyen que el grano de Medellín se tarda de 7 a 10 días en llegar a Cartagena; de Manizales a Cartagena son 8 a 12 días, por el contrario, el recorrido de Manizales,

⁴³ Eder. Phanor James. Capítulo 4. *La dramática de los caminos*. En: El fundador Santiago M. Eder (Recuerdos de su vida y acotaciones para la historia económica de del Valle del Cauca), Antares, Bogotá, 1959. Pág. 127

Armenia, Pereira, Sevilla, Cali hasta Buenaventura, por ferrocarril se hace en un máximo de 3 días (censo cafetero, 1932) los costos de transporte desde las plazas comerciales del interior hasta los puertos de embarque favorecen a Buenaventura. Allí solo falta un buen atracadero y unas amplias bodegas⁴⁴.

Siendo Buenaventura una demanda internacional⁴⁵, nacional y, dentro de este contexto, una presión empresarial, el desarrollo del ferrocarril y del puerto no se hizo esperar. En cuanto al primero, en 1905 fue la compañía anónima de Ferrocarril del Pacífico, quien adquirió los derechos de concesión, bajo la gerencia de Nemesio Camacho y con la dirección del ingeniero Rafael Álvarez Salas. En enero de 1915, se inauguró hasta Cali en el Km 173. En los siguientes años llegó a Palmira, Cartago, Popayán y Armenia. En la parte administrativa el Estado creó para el año de 1913, una oficina de dirección de ferrocarriles adscrita al Ministerio de Obras Públicas, posteriormente en 1931 estableció un consejo administrativo de ferrocarriles nacionales cuyo objetivo fue el de administrar las empresas de la nación y las que fueran agregándosele a medida que se construyeran⁴⁶, como por ejemplo la actividad portuaria.

En la medida en que avanzaba la construcción del ferrocarril, el puerto también tuvo modificaciones, el transporte de mercancías en canoas o planchones debió ser sustituido por un muelle; para tal obra el gobierno firmó un contrato en 1912-13 con la firma de Londres "S. Pearson and Son Limited". La conclusión del estudio fue considerado la base para el desarrollo portuario. Bajo las condiciones de dificultad del puerto, se planteó como primer objetivo:

Expandir el espacio constructible, para el proyecto del "puerto interior" proponen rellenos amurallados en el extremo oeste de la isla...para la expansión urbana recomiendan relleno del estero, del manglar

⁴⁴ Aprile- Gniset, Jacques, Génesis de Buenaventura memorias de cascajal (V2), Universidad del Pacífico, Cali, 2002. Pág. 352.

⁴⁵ La economía mundial con la necesidad de exportar e importar mercancías, requería de una infraestructura portuaria que permitiera dicho tráfico, Buenaventura ubicada en el pacífico debía ser explotada para el desarrollo mercantil.

⁴⁶ Revista del consejo administrativo de ferrocarriles, número 1, 1931. Citado por: Arias de Greiff, Gustavo. La segunda mula de hierro: historia de los ferrocarriles colombianos a través de sus locomotoras, Panamericana Formas e Impresores S.A. Bogotá, 2006. Pág. 79.

y de la playa... frente al malecón es necesario el acceso ferroviario, lo que implicó desalojar un núcleo urbano...⁴⁷.

Las obras proyectadas y el alto costo de las inversiones, hicieron dudar de la escogencia de Buenaventura como puerto principal; la bahía Málaga apareció como una mejor opción.

En oposición, la naciente burguesía caleña reclamó mediante la prensa y la administración departamental, que el puerto internacional fuera Buenaventura y no Málaga. Estos negociantes caleños propietarios de casas comerciales, de ingenios azucareros, de periódicos, de compañías de navegación y de otras actividades, presionaron para la construcción del nuevo muelle.

En 1919 inician las labores para un nuevo muelle, a partir de un empréstito de un millón de dólares otorgado al entonces gobernador Ignacio Rengifo, por parte de la casa G. Amsinck and Co. El préstamo es sobre compras de materiales, maquinarias y elementos necesarios para la construcción del muelle; en otras palabras, poco dinero llega al país. El director de la obra fue el ingeniero Gabriel Garcés en compañía de constructores estadounidenses, entregó cuatro años después en 1923 un muelle. En palabras de Aprile:

Un muelle moderno en hormigón armado con hierro, dotado de bodega...apenas entra en operación el muelle Rengifo se comprueba que solo permite el abordaje de un vapor y que no sirve para los buques de gran tonelaje y alto calado...⁴⁸

Un fracaso más en la precaria historia de la construcción del muelle, ya que cuando no fueron los conflictos violentos del siglo XIX, fue la inexperiencia en el uso de la tecnología, que hizo de las obras de infraestructura, principalmente las relacionadas con el transporte, un fracaso nacional.

La historiografía indica que el Valle del Cauca y más precisamente Buenaventura fue una de las ciudades que más se beneficiaron de la indemnización de Panamá. El desarrollo portuario se enmarca en un nuevo contexto denominado “prosperidad al debe”. De los 25

⁴⁷. Aprile- Gniset. Óp. Cit pág. 353.

⁴⁸ Ibid. Pág. 362

millones otorgados por Estados Unidos por la indemnización de Panamá, el 10% le correspondió al Ferrocarril del Pacífico. Los continuos préstamos de bancos neoyorquinos a las obras portuarias son explicados por Aprile así:

Estas obras públicas de los años veinte presionados en Colombia por los grandes productores y exportadores cafeteros, encuentran inmediata financiación de los bancos neoyorquinos, con empréstitos que terminan beneficiando las empresas contratadas en los Estados Unidos. Mas que las obras que favorecen sus contratistas norteamericanos, mecanismo pendular con el cual los dólares salidos de Washington, embolsados por la empresas estadinenses de ingeniería marítima, allá regresan al poco tiempo inflados por el cobro previos de los intereses... la generosa indemnización terminaba incrementando a la vez la dependencia y la deuda externa del país...⁴⁹

A partir de este tipo de financiación, la firma Raymond Concrete Pile entrega el 6 de mayo de 1930, el nuevo muelle-malecón en concreto reforzado con 65 pies de ancho y 2376 pies de largo, su hilera de cuatro bodegas a prueba de incendio con capacidad para 16.000 toneladas de café...⁵⁰

Con el Ferrocarril del Pacífico operando y con un muelle que cumplía mínimamente con los requerimientos del momento, Buenaventura registró cambios dirigidos por la gobernación y la empresa Ferrocarriles Nacionales, por ejemplo, la construcción del hospital inaugurado en 1925, año también en el que inauguró el hotel estación, obra importante por ser la zona receptora de negociantes. En 1926 se dio al servicio el primer acueducto y posteriormente el alcantarillado; lo mismo ocurre con la primera planta de energía eléctrica que pasó de generar 125 kilovatios a 715 kilovatios en 1945, la demanda desbordó la capacidad energética y finalmente, para 1959, la compañía colombiana de electricidad produjo 5.190 kilovatios; otros servicios como la red telefónica y la creación de instituciones educativas tardaron más tiempo en concretarse.

Para 1951, la población bonaverense era de 54.973 habitantes, población en su mayoría de origen rural que migró hacia el puerto en búsqueda de mejores condiciones. La principal empresa en requerir mano de obra, fue Ferrocarril del Pacífico y las distintas actividades que lo complementaron, como el manejo portuario; otros establecimientos fueron factorías y talleres, se contabilizaron alrededor de unos 20 para 1945, ninguno

⁴⁹ Ibid. Pág. 387.

⁵⁰ Ibid. Pág. 369.

catalogado como empresa industrial, excepto las clasificadas como químicas. Tal y como argumenta Valdivia, el desarrollo de la región careció de un sector líder, de un sector industrial capaz de dirigir la zona portuaria “las empresas están afectadas en su orden por problemas de crédito y la falta de capital de trabajo, falta de asistencia técnica y problemas de organización empresarial”⁵¹

La precaria industria queda demostrada en el siguiente cuadro que totaliza en 23 el número de empresas para el primer puerto del país; Buenaventura no se autoabastece y no posee valor agregado.

Cuadro 4: Empresas de Buenaventura en 1945

Empresas	Numero de Empresas
Alimentos	4
Bebidas	2
Vestidos	3
Artes graficas	1
Cuero	8
Maderas	7
Metalurgia	1
Químicas	3
Minerales no Metálicos	1
Total	23

Fuente: Anuario de estadística 1945. En: Valdivia, Luís, Buenaventura un desarrollo frustrado evolución económica y social del puerto, Universidad del Valle, Cali, 1991. pág.124.

Tal y como se plantea en párrafos atrás, entre las funciones otorgadas al consejo administrativo de Ferrocarriles Nacionales, se hallaba el manejo de las instalaciones portuarias; por otra parte y de manera autónoma, las autoridades de la aduana controlaban el despacho de la carga. Estos dos organismos en el manejo portuario fueron

⁵¹Valdivia, Luís, El puerto y el desarrollo capitalista del siglo XX, En: Buenaventura un desarrollo frustrado evolución económica y social del puerto, Universidad del Valle, Cali, 1991.pg. 124.

criticados en el informe de la misión Currie, quien además, puntualizó la confusión en la responsabilidad de la dirección del puerto, en dos dificultades; la primera hacía referencia al lento descargue en Buenaventura, en palabras de Currie: “las instalaciones, los métodos de trabajo y otras prácticas en uso, no corresponden todavía al volumen anual de la carga...”⁵².

La segunda dificultad tuvo que ver con lo que Currie llamó lo inadecuado de los transportes del puerto hacia el interior: el ferrocarril y la carretera: el primero está obstaculizado por lo inadecuado del equipo y la mala utilización del mismo. El servicio de carretera se ha visto constantemente impedido por derrumbes y deslizamientos y está limitado por la pequeña capacidad de los camiones que se usan⁵³.

La opinión pública mediante el diario El País, publicó que el problema de la congestión portuaria recaía sobre el ferrocarril: “El meollo de la cuestión está en otra parte: en que el ferrocarril carece de los elementos indispensables a la satisfacción normal de las necesidades del transporte...”⁵⁴.

En otra edición del 3 de febrero de 1951, dice:

el administrador no ha querido entender que la responsabilidad en la demora para los embarques de la mercancía que están destinadas al interior, no radica en las agencias de aduana, ni en las casas transportadoras, ni en el comercio importador, sino en la insuficiencia de las vías de transporte ferroviario y carretil⁵⁵.

Así, el Ferrocarril del Pacífico en actividad, fue remplazado progresivamente por la carretera, precisamente un año después de la entrega del nuevo muelle en 1930, promulgaron la ley 88 que adoptó un nuevo plan de carreteras nacionales, departamentales y municipales. Las vías se convirtieron en prioridad desplazando al ferrocarril, aunque, desde 1926 se inició la construcción de la carretera Simón Bolívar. Fue en la década del cincuenta en que se observa el cambio.

⁵² Óp. Cit. Currie. Pag.151.

⁵³ Ibíd. Pág. 151

⁵⁴ Diario El País, 3 de junio de 1950, N° 62, pág. 4.

⁵⁵ Diario El País, 3 de febrero de 1951, N° 281, pág. 1.

El cuadro numero 5, ejemplifica que el parque automotor se incrementó de 7.013 camiones en 1938 a 47.795 en 1954. Logrando finalmente que el uso de la carretera se impusiera sobre el ferrocarril.

Cuadro 5: Tráfico de carga, en miles de toneladas, en Colombia

Transporte	1938	1946	1954
Ferroviano	3.144	4.543	4.744
Carretera	1.760	3.370	11.720
Fluvial	917	1.242	1.775

Fuente: Anuarios oficiales. Datos tomados de desarrollo económico óp. Cit. Pág. 322.En: Valdivia, Luís, Buenaventura un desarrollo frustrado evolución económica y social del puerto, Universidad del Valle, Cali, 1991. pág. 107.

La misión Currie financiada por el Banco Mundial y la preferencia del camión como transporte interno, fueron asimiladas por Arias como una política de sometimiento a las entidades financieras estadounidenses, dice:

La misión dirigida por Lauchin Currie diagnostico al país en solo cuatro meses inventando, en el caso de los ferrocarriles, argumentos y falacias para encauzar a Colombia hacia el caótico transporte de carga por camión. Currie logro además hipotecar a la nación y hacerla dependiente del Banco Mundial y del fondo Monetario internacional...⁵⁶

Arias, afirma varios motivos para el fin del ferrocarril, entre ellos, la ineficacia administrativa de Ferrocarriles Nacionales, desviación de los rendimientos hacia obras distintas a las del ferrocarril, la imposición del Estado de servicios gratuitos, la incompatibilidad tecnológica y el desgaste de los mismos ferrocarriles. El Estado en general abandonó el ferrocarril como medio de transporte capaz de unificar la nación con el exterior, así quedó expresado en El País: “las locomotoras Diessel están ahora archivadas en los talleres de Chipichape, porque faltan repuestos y, por lo mismo no prestan servicio alguno”⁵⁷.

⁵⁶ Arias de Greiff, Gustavo. La segunda mula de hierro: historia de los ferrocarriles colombianos a través de sus locomotoras, Panamericana Formas e Impresores S.A. Bogotá, 2006. Pág. 97.

⁵⁷ El País, septiembre 4 de 1957.Nº2630, pág. 4.

La vía al mar ya no sólo por la ferrovía, sino por la carretera Simón Bolívar (une al puerto con Cali mediante 142 kilómetros) y después de 1952 la carretera Alejandro Cabal Pombo (que une Buenaventura a Buga –centro del país), incrementó el tráfico de carga.

De acuerdo a las dificultades expresadas en el informe de Currie, este mismo caracterizó finalmente al “puerto de Buenaventura como el más lento y costoso de la costa occidental de Suramérica”.⁵⁸ Esta definición, describió el atraso del puerto en contradicción al aumento progresivo del comercio exterior. Buenaventura se convirtió en una preocupación regional y nacional; así, el diario El País finalizando la década del cincuenta, se autoproclamó vocero de las dolencias de Buenaventura “EL PAIS desea y ofrece hacerse vocero de esta campaña pedir con ahínco agua para Buenaventura, higiene, instrucción pública, pavimento para sus calles...”⁵⁹. El anterior enunciado es el comienzo de una frecuente denuncia pública, en contra del centralismo que se creía era el culpable del abandono del puerto de Buenaventura.

La campaña publicitaria tiene su origen en 1950 y obedeció a las preocupaciones de los empresarios, respecto a que el primer puerto sobre el pacífico carecía de condiciones físicas y sociales, por tanto, se demandaba el apoyo nacional. La columna regional escrita por Armando Caicedo⁶⁰ titulada *El Problema Portuario*, redactaba, “que la primera impresión que se recibe de un país dura para siempre”; de ahí la exigencia de mejorar Buenaventura. También, enumeró las necesidades del puerto en la que se encontraba la urgencia de unas instalaciones y acondicionamientos especiales para recibir el petróleo.

Otra de las necesidades era la construcción de un embarcadero de carbón; argumentaba que si el país contaba con un moderno equipo, sería posible exportar carbón para Argentina, Uruguay y Chile⁶¹. El análisis planteado en la columna, representa la posición del empresariado vallecaucano en la defensa y lucha por el bienestar de Buenaventura y más precisamente de su puerto, éste empresariado exportador e importador sería el más beneficiado con un moderno puerto.

⁵⁸ Óp. Cit. Currie. Pág. 151.

⁵⁹ Diario El País 4 de septiembre de 1957 N°2630, pág. 4.

⁶⁰ Armando Caicedo, sería posteriormente representante de la cámara de comercio en la junta administradora local de Colpuertos Buenaventura y también alcalde de dicha ciudad entre 1966-1967.

⁶¹ Diario El País, 07 de abril de 1951, N° 344, pág. 9.

La denuncia pública se hizo más intensiva a partir de 1957, en la que ya no solamente se buscó manifestar los problemas de congestión portuaria, sino que por el contrario, se convirtió en la antesala a propuestas legislativas para resolver los problemas que aquejaban a Buenaventura. En la editorial titulada *Colombia no quiere a Buenaventura*, mencionada párrafos atrás, en la que el diario El País se ofreció como vocero denunciante, también se expresaron las necesidades de un acueducto, de higiene, de teléfonos, de salud y de instrucción pública; finalmente, en la columna se percibe que el debate de la modernización del puerto pasa por la vieja disputa entre el centralismo y la descentralización, expresado de la siguiente manera:

Como si el centralismo en pleno se hubiera confabulado para hacer desaparecer el único puerto que Colombia tiene sobre el pacífico...pero la nación no le da absolutamente o, mejor, no le devuelve ni siquiera mínima parte de lo que produce su aduana...si funcionara una organización poderosa y destinada a destruir a Buenaventura no habría hecho tanto como lo que ha alcanzado la indiferencia criminal del centralismo porque todas las medidas que toma y propicia se canalizan hacia ese aniquilamiento ...⁶².

Lo anterior refleja el espíritu de la época, donde la nación colombiana intentó modernizarse mediante la estrategia de sustitución de importaciones. En este escenario, el primer puerto del pacífico cobró una importancia aguda, el cual revivió el viejo debate organizativo entre el centro del país y sus zonas altamente productivas como el Valle del Cauca; "...las entidades cívicas de Buenaventura han iniciado una campaña permanente para procurar hacerse oír de Bogotá", la campaña permanente consistió, en la conformación del comité de acción cívica pro-puerto, impulsado por el club rotario de Cali que reunió a líderes de la región y representantes a la cámara, con la firme intención de promover una ley que tuviera como eje central el puerto y su desarrollo, el viernes 20 de septiembre de 1957, el comité de acción cívica pro-puerto lanzó un memorándum titulado *Buenaventura necesita de todo*; el artículo redactó en una página del periódico los diversos problemas que aquejaban al puerto de Buenaventura.

La enumeración de los problemas se presentó de la siguiente forma:

- I. Acueducto y alcantarillado
- II. Higiene y salubridad pública.

⁶²Diario El País, 04 de septiembre de 1957. N° 2632

- III. Necesidad de dotar a Buenaventura del fluido eléctrico de la central de Anchicaya.
- IV. Descargue de explosivos
- V. Problema carcelario
- VI. Hotel de turismo
- VII. Problema de vivienda
- VIII. Conservación de la carretera Simón Bolívar⁶³

Todos los problemas nombrados anteriormente, se relacionan con el crecimiento económico de Buenaventura, que lo convirtió en el destino de muchos migrantes de la costa pacífica por ofrecer mayores posibilidades de trabajo, por tanto, el acueducto, alcantarillado, la electricidad y la vivienda fueron insuficientes para el crecimiento de la ciudad y desarrollo del puerto.

Al año siguiente, en 1958, de nuevo el diario El País, retoma y expone los mismos problemas denunciando que no fueron atendidos por el Estado, la noticia fue titulada: *Auténticamente nacionales son hoy los problemas que afronta el puerto*; con la misma enumeración de problemas, se expuso que el descargue de los explosivos seguía siendo un peligro por la inexistencia de una bodega adecuada, lo que ponía en riesgo a la población bonaverence; se reclamaba que en las vigencias del siguiente año, 1959, se incluyera el acueducto como una prioridad. El alcantarillado y la vivienda siguieron siendo insuficientes, pues se requería de una financiación compartida entre las autoridades municipales y la entidad de crédito territorial, en consecuencia, la ineficiencia de servicios públicos empeoró la situación de higiene y salubridad manifestada en una plaga de ratas y cucarachas.

La noticia termina con un informe estadístico de lo producido en el puerto; en primera medida, se argumenta que el puerto de Buenaventura, es el primero a nivel nacional por la exportación de 3.467.395 sacos de café equivalente al 80% de la exportación, por el atraco de 1000 naves con un tonelaje de 36.268.666, del cual se descargaron 21.621 toneladas; lo segundo se refiere a la recaudación:

⁶³Diario El País, 20 de septiembre de 1957.Nº 2646, Pág. 8

desde el primero de enero de 1955 hasta el 20 de 1958, el terminal marítimo había producido “\$ 46.276.820.51: en el mismo lapso la aduana produjo \$ 336.385.338.32; la recaudación de hacienda nacional \$ 15.828.747.47; y por impuesto de pavimentación una suma aproximada de 16 millones de pesos, es decir que se recaudaron \$ 414.470.906.30 sin incluir los producidos de entidades nacionales como el ferrocarril, agencia postal y telecomunicaciones, en el lapso de 39 meses o sea un promedio mensual superior a los diez millones de pesos ... pensar que de tanta riqueza solo nos quedan los problemas⁶⁴.

Quedando claro ante la opinión pública, que las condiciones precarias de Buenaventura procedían de la falta de voluntad política nacional, porque en 1958 los parlamentarios regionales habían presentado un proyecto de ley nombrado “*empresa de fomento de Buenaventura y costa del pacífico*”, transcrito en la edición del 15 de agosto de 1958 de El País. La propuesta de los Representantes a la Cámara de la región pacífica, era la creación de una empresa estatal que atendiera las necesidades de dicha región, con principal atención del puerto de Buenaventura. En general el proyecto giró en torno a la modernización de Buenaventura, con énfasis en el progreso urbanístico, industrial y agrícola. En relación, a las condiciones precarias de Buenaventura expuestas en diferentes escenarios, el parlamento buscó mediante la ley, resolver problemas inmediatos de infraestructura básica para el desarrollo de la ciudad:

construir los muros de contención y ejecutar los rellenos necesarios para impedir la incursión del mar a la zona firme de Cascajal...continuar hasta su terminación definitiva las obras de acueducto y alcantarillado ...desarrollo de campañas de salubridad que necesita el puerto...dotar a la ciudad de un servicio eléctrico propio bien sea por negociación directa o por medio de la expropiación forzosa la planta de particulares⁶⁵.

Los artículos seis y siete ilustran el mecanismo de financiación, mediante el 10% de la aduana de Buenaventura, reportada a la nación, el porcentaje total del gravamen de cargue/descargue y demás aportes de la nación, el departamento, la alcaldía, donaciones y las utilidades generadas a partir de la modernización.

Los siguientes artículos, del ocho al dieciséis, trataban el factor organizativo mediante dos figuras: el consejo directivo y la dirección ejecutiva. El consejo directivo estaría integrado por ocho miembros:

⁶⁴ Diario El País, 20 de agosto de 1958. N° 2974, pág. 15.

⁶⁵ Diario El país, 15 de agosto de 1958. N° 2969, Pág. 2

dos en representación de la nación, nombrados por el presidente de la República en su representación y en la del ministerio de obras públicas, uno por el departamento del Valle nombrado por el gobernador, el alcalde municipal de Buenaventura o quien haga sus veces, en representación del municipio, uno en representación de los importadores y exportadores, nombrado conjuntamente por la asociación nacional de industriales (ANDI) y la federación nacional de comerciantes (FENALCO) seccionales del Valle, uno en representación de la asociación bancaria elegido por la seccional de Buenaventura, nombrado por la cámara de comercio de ese puerto y uno en representación de la ciudadanía de Buenaventura, nombrado por el cabildo de ese municipio⁶⁶.

Sus principales funciones serían la elaboración de estatutos y presupuesto de la empresa, la fijación de sueldos, preparación de un plan de acción y elegir la dirección ejecutiva, esta figura estaría compuesta por un director, un secretario y demás personal que el consejo determinara. La vigilancia y transparencia le correspondería a un auditor de la contraloría, finalmente la empresa sería descentralizada, apolítica y con sede en Buenaventura.

El proyecto tuvo varias debilidades para ser aprobado, por ejemplo: correspondía a una sola región geográfica y el objetivo principal era resolver las distintas necesidades de la zona, inclusive entre las funciones propuestas para la empresa, se invadían otros espacios gubernamentales como la gobernación, la alcaldía, ministerios presidenciales, entre otros; sin embargo, el proyecto de ley que buscaba fomentar el desarrollo de Buenaventura, fue la base sobre la cual se presentó un proyecto de ley específico y no tan general como el anterior, es el caso Colpuertos.

A finales de 1959, fue presentado ante el Congreso un proyecto de ley con el objetivo de crear una empresa estatal denominada Puertos de Colombia (Colpuertos), como su nombre lo indica, una empresa a cargo de la parte administrativa y operativa de todos los puertos nacionales: Barranquilla, Cartagena, Santa Marta, Buenaventura y Tumaco. Antes de describir el segundo debate del proyecto, es necesario tener en cuenta el marco constitucional de aquella época; se hace referencia a la constitución de 1886 caracterizada por haber sido centralista, confesional y proteccionista. En el artículo 58 define que “la potestad de hacer leyes reside en el congreso” y en el numeral 18 del

⁶⁶ Ibid.

artículo 76, expone como una función del congreso es “fomentar las empresas útiles o benéficas dignas de estímulos y apoyo”⁶⁷, bajo este escenario se desarrolla el debate.

La ponencia fue presentada por Eugenio Gómez Gómez, que durante el segundo debate insistió que la finalidad del proyecto era el mejoramiento de los servicios portuarios; sin embargo, la discusión giró en torno al centralismo y la descentralización. Según el artículo primero de la constitución, “la nación se reconstituye en forma de República unitaria”⁶⁸, principio amenazado por la presentación de Colpuertos como instituto autónomo; la amenaza consiste en la creación de una empresa que se separa del control del congreso. El representante Uribe Cuellar, opositor de la ley, se manifiesta en contravía de la proliferación de los institutos autónomos, pues con ello se separa del control del congreso nacional a un ingente cantidad de rentas nacionales⁶⁹. El ponente argumenta que no se trata de rentas, sino de servicios que prestan los puertos y que los impuestos seguirán pasando por el control presupuestal.

El debate se tornó complejo porque la actividad portuaria era una de las más rentables de la nación, su administración era compartida entre Ferrocarriles Nacionales y la aduana. La propuesta de COLPUERTOS generó dudas acerca del papel de la aduana, el representante Galindo Pinilla se refirió a cómo sería atendido el bodegaje; tanto el orador como el representante Néstor Urbano Tenorio, indican que el bodegaje era un servicio y no un impuesto. El centro del debate consistía en diferenciar si el bodegaje era un impuesto o un servicio, para el primer caso el capital ingresaba al presupuesto de la nación y correspondía a una autoridad fiscal central, pero si era un servicio, su rentabilidad ingresaba a la figura creada, en este caso Colpuertos.

Siendo Colpuertos una entidad jurídica y el bodegaje un servicio, el representante Galindo Pinilla manifiesta la siguiente duda: “Es necesario saber, ante quien pueden los importadores presentar sus demandas en caso de pérdidas de mercancías”⁷⁰

⁶⁷Constitución Política de Colombia de 1886. En: <http://www.inap.mx/portal/images/pdf/lat/colombia/constitucion%20politica%20colombia%201886.pdf> [consultada en septiembre de 2012]

⁶⁸Ibíd.

⁶⁹ Anales del Congreso, 4413.

⁷⁰Ibíd., 4414.

El ponente dilata el debate sin esclarecer la duda; finalmente, el representante Galindo Pinilla presiona con la siguiente interpelación:

¿a quién va a demandar los importadores? ¿A la nación o a la entidad creada con personería jurídica, por presuntas pérdidas de mercancías? El orador dice que a quien debe demandarse es a la nación, en oposición el representante Uribe Cualla, dice que una persona jurídica es una cosa distinta de la nación y que puede ser demandante y demandada y que no se puede establecer esta confusión⁷¹.

El debate en el Congreso, es una muestra de la inexperiencia nacional acerca del papel del Estado en la creación de empresas públicas. El proceso de industrialización y de modernización administrativa, exigía que una entidad especializada se ocupara de la dinámica comercial, de allí lo oportuno de crear Colpuertos, pero su funcionamiento en los puertos entrañaba la dificultad de ¿cómo sería en términos financieros la relación con el centro del país?

Lo parlamentarios eran representantes de sectores sociales y comprendían la necesidad de mejorar el servicio portuario para mejores efectos económicos. Como ejemplo a lo anterior, en el debate del Congreso, el representante Carlos Martín Leyes interviene y dice:

han sido los importadores quienes han venido clamando por un estatuto de esta naturaleza que viene a satisfacer viejos reclamos para prestar un mejor servicio de los puertos colombianos, agrega que se busca la descentralización administrativa sin perder la unidad presupuestal y que tanto los importadores como las compañías de seguros habían venido clamando por este estatuto⁷².

El congresista puntualizó que el proyecto buscaba agilizar servicios, sin que la nación en ningún caso eludiera responsabilidades. Finalmente, con un ambiente propicio a la aprobación del proyecto, uno de los opositores Uribe Cuellar argumentó su voto negativo:

la desmedida fiebre de crear institutos autónomos, política contra la cual debería levantarse la opinión pública pues son mucho los errores y desaciertos que conlleva, no siendo el de menos que se viola el principio de la unidad presupuestal, para corroborar sus acertos, cita el caso de los

⁷¹Ibíd.

⁷²Ibíd.

ferrocarriles nacionales, cuya administración autónoma ha traído como consecuencia su quiebra total⁷³.

En el segundo debate no hubo quórum, pero Colpuertos fue aprobado el 28 de diciembre de 1959 mediante la ley 154. El congreso de Colombia decreto:

Artículo 1. Con el objeto principal de organizar y administrar los terminales y puertos nacionales, crease la persona jurídica denominada “Puertos de Colombia”, como entidad autónoma con patrimonio y organización propios⁷⁴.

Finalmente, la empresa entró en funcionamiento en 1961; así la sociedad colombiana lograba con la empresa pública Colpuertos, avanzar en el proyecto de industrializar al país e insertarlo en la economía mundo capitalista. En el momento de la creación de la empresa, se observó cómo el Estado optó por un modelo de desarrollo endógeno basado en la sustitución de importaciones, como la estrategia para crear industria liviana, urbanización, ampliación de servicios públicos, avances en el transporte y el comercio. En el aspecto político, el Estado participó como interventor en la economía, un ejemplo de ello fue la creación de empresas en la que se ubica Colpuertos. En los siguientes años, de 1960-1975, el Estado madurará y consolidará el proceso de modernización portuaria adaptando Colpuertos a una estructura administrativa, financiera y logística; no obstante, la modernización muestra unas fisuras, porque su avance no será extensivo a la sociedad, que debió transformar sus relaciones acorde a los avances tecnológicos.

⁷³ Ibid.

⁷⁴ Diario Oficial 30391, Decreto 2583 de 1960. Pág. 375.

CAPÍTULO 2: EL CONTRASTE DE LA MODERNIZACIÓN: EL AUGE DE COLPUERTOS Y EL ESTANCAMIENTO DE BUENAVENTURA 1960-1975

En el capítulo anterior, se explicó que durante el período de postguerra surgió la modernización colombiana como respuesta a la inserción en la economía mundo capitalista. Entre 1945 a 1959, Colombia avanzó en el proceso de industrialización, mediante la sustitución de importaciones. Los rasgos predominantes de este período fueron la creación nacional de bienes primarios y el avance de bienes intermedios, el aumento de las exportaciones de café, incremento de la urbanización y la formación de nuevas empresas como Colpuertos.

El puerto de Buenaventura como eje articulador entre el comercio exterior y el mercado nacional y viceversa, fue dotado de una estructura empresarial pública llamada, Colpuertos, su consolidación como empresa es el objeto de este capítulo que se centrará en los años de 1960 a 1975, período en los que la nación entera gozó de un crecimiento económico, producto del avance hacia la sustitución de bienes intermedios, aumento progresivo de las exportaciones de café y azúcar.

Se analizará en este apartado, la estructura organizativa, financiera, logística y laboral de Colpuertos, su presencia dinamizó la economía local de Buenaventura al convertirse en la principal fuente de empleo, no obstante, se observó una fisura del proceso de modernización y es la exclusión de la población en el proceso de la modernización portuaria.

2.1 “Guerra Fría”, Socialismo y sus Consecuencias en Colombia

El acontecimiento internacional que determinó la década del 60 en Colombia, no ocurrió como en la primera mitad del siglo XX en Europa, sucedió a escasos kilómetros de la potencia económica de Estados Unidos, en una isla de América latina, conocida con el nombre de Cuba. La revolución cubana en 1959 y su definición de socialista en 1961, significó un desafío en plena Guerra Fría, tal y como fue señalado en el capítulo anterior, la rivalidad entre la Unión Soviética y Estados Unidos estuvo marcada, por la lucha de las dos potencias por hostigar o invadir las zonas de influencia del contrario; Cuba como país aliado de la Unión Soviética se convirtió en una amenaza para Estados Unidos.

El mundo sin distinción continental fue testigo entre 1960 a 1975 de varios conflictos, derivados de la contradicción entre Estados Unidos y la Unión Soviética. En Europa, la construcción en 1961 del muro de Berlín que dividió la Alemania Socialista de la Alemania Occidental se convirtió en un símbolo de la Guerra Fría.

En Asia la guerra de Vietnam de casi 20 años, se transformó en un enfrentamiento mundial, por tanto Estados Unidos y otras potencias de occidente ayudaron a Vietnam del Sur, mientras la Unión Soviética y China contribuyeron con la Vietnam del Norte, el resultado final fue el triunfo del socialismo declarado en 1975 de la República Socialista de Vietnam⁷⁵.

La Crisis de los Misiles, fue el conflicto que involucro ambos continentes, Europa y América. Ante los intentos de Estados Unidos de invadir Cuba, la Unión Soviética colocó en tierras cubanas rampas de misiles orientados hacia Estados Unidos, la reacción de esta potencia fue el bloqueo económico, político y naval a la isla, finalmente en octubre de 1962, La Unión Soviética acordó retirar los misiles y devolver las flotas a cambio de que Estados Unidos no invadiera la isla y retirara los misiles de Turquía.

Sin embargo, la economía de ambos bloques el soviético y el occidental⁷⁶, registraron un crecimiento. En Europa occidental, el sector que creció con mayor rapidez fue el industrial, aunque principalmente más en producto que en empleo, el sector que absorbió mano de obra fue el de servicios y el sector que disminuyó notablemente fue el agrícola. En general Derek H. Aldcroft (año) define la economía europea, así: “La característica económica más destacada del continente europeo en su conjunto, en las dos décadas anteriores a 1970, haya sido el nivel sostenido y alto de crecimiento económico”⁷⁷.

Con respecto al comportamiento del Estado, Derek H. lo explico:

⁷⁵ La guerra de Vietnam fue de gran impacto mundial, por los rasgos agresivos: la participación de un cuerpo de 500.000 soldados estadounidenses, el uso de armas químicas y los distintos bombardeos sobre Vietnam del Norte, este matiz causó que el pueblo estadounidense se pronunciara en contra de la política intervencionista de su país, la opinión pública rechazó los alcances violentos de la guerra. La presión conllevó a que en 1969 Estados Unidos retirara su apoyo, la guerra culminó dándole la victoria a los socialistas, dicho resultado puso en entre dicho la influencia y la fuerza de Estados Unidos en el mundo. Ver: <http://www.historiasiglo20.org/HM/6-3c.htm>[consultado marzo 2013]

⁷⁶ La economía de ambos bloques se distinguía porque en el soviético, el Estado era el propietario de los medios de producción, en cambio el bloque occidental se basaba en un sistema mixto (público y privado). Ver: Derek H. Aldcroft. Historia de la Economía Europea (1914-1990), Crítica, Barcelona, 1997.

⁷⁷ Ibid. Pág. 157

Finalmente, y lo más importante de todo, el papel gubernamental en la economía cambió drásticamente en el período de posguerra, no solo el estado absorbió una proporción mucho mayor y creciente de los recursos nacionales, que en algunos casos supuso una extensión de la propiedad pública en las actividades económicas, sino que también aceptó la responsabilidad de mantener el pleno empleo y conseguir un crecimiento más rápido y una mayor estabilidad entre otras.⁷⁸

La política económica europea, también estuvo determinada por la liberación comercial adoptada desde 1959, con la creación de la Asociación Europea de Libre Comercio (EFTA), organismos que también serían promovidos en América Latina en el siglo XXI, con la diferencia de que los países europeos desarrollaron plenamente la industrialización y América solo tuvo rezagos.

Mientras Europa occidental logró avances en el conocimiento tecnológico y en economías de escala, la Europa oriental⁷⁹ principalmente la Unión Soviética, se distinguió por positivo logros económicos aunque en un marco distinto al del resto de Europa, durante el periodo de 1950 a 1970, el Estado obtiene la propiedad y control de sectores como el del comercio, la industria, actividades financieras y la agricultura, esta última en detrimento, a medida que se concentraban en la industria pesada, según Derek:

La industria, por ejemplo, recibió una gran parte —a veces más de la mitad o más— de los recursos disponibles para la inversión, mientras que la agricultura andaba algo escasa de capital...el caso del sector industrial, donde se puso más énfasis en los bienes duraderos de producción en detrimento de los bienes de consumo.⁸⁰

En lo referente, a la planificación central esta fue atacada duramente en la década del 60 por la crisis agrícola, hasta que fue desmontada. Derek lo explica, de la siguiente forma:

Al mismo tiempo, algunos economistas ilustrados de los países socialistas urgieron la necesidad de la reforma, sobre la base de que el rígido y centralizado sistema de planificación llevaba al despilfarro, la ineficiencia y la asignación defectuosa de los recursos⁸¹.

⁷⁸ Ibid. Pág. 163

⁷⁹ Comprende la Europa oriental: Bulgaria, Checoslovaquia, Alemania oriental, (República democrática Alemana), Hungría, Polonia, Rumania, La Unión Soviética y Yugoslavia.

⁸⁰ Ibid. Pág. 203.

⁸¹ Ibid. Pág. 216.

La política de crecimiento expansiva, fue responsabilizada por retrasar el progreso técnico y desequilibrar los sectores y en consecuencia fueron aprobadas las primeras reformas que incluyeron mayor independencia de la empresa, se impulsó mínimamente la noción de mercado, minimizar costos y maximizar el producto, y se toleró actividades privadas en las ramas del comercio.⁸²

Los efectos de las reformas se desarrollarían en décadas más tarde, esas mismas afianzaron la división entre las dos potencias de mayor reconocimiento socialista en el mundo. La Unión Soviética y China, la confrontación surgió cuando en 1953, en sucesión a Stalin, Nikita Jrushev caracteriza al gobierno en dos políticas ventarles, “desestalinización”⁸³ y la “coexistencia pacífica”⁸⁴, ambas políticas fueron denunciadas por la República Popular Democrática de China, como un abandono a los principios marxistas leninistas. La diferencia ideológica de cómo desarrollar el socialismo en el mundo conllevó a enfrentamientos bélicos en distintas zonas como en el Tíbet, estrecho de Taiwan y en el río Ussuri.

Todo lo anterior comprende los distintos momentos de pugna de la Guerra Fría y de la pugna dentro del socialismo, sin embargo, el mundo no se resumió a estos conflictos, potencias como Japón y la recién creada Comunidad Económica de Europa (CEE) fortalecieron sus economías nacionales y exportadoras.

En 1961 surgió la Organización de los Países Exportadores de Petróleo (OPEP), que empezó a configurar la economía mundial, a partir del alza de los precios de dicho recurso. En este mismo año en Bélgica, se celebró la conferencia que le dio vida al Movimiento de los No Alineados, que tuvo por objetivo demostrar que existían naciones que no participarían de ningún bloque en la Guerra Fría y por el contrario lucharían por la

⁸² Ibíd. Pág. 217

⁸³ “desestalinización” indica la ruptura con la política de Stalin, a quien se le acusó de múltiples purgas, Jrushev orientó una política de paz, pero por el contrario en ese período se originaron varias intervenciones en otras naciones.

⁸⁴ “Coexistencia pacífica” hace referencia a la política exterior de Jrushev de coexistir pacíficamente con el bloque occidental, incluso se realizaron reuniones entre las dos potencias en ambos países, la táctica política buscaba en un ambiente de paz que la Unión Soviética se modernizara y cogiera ventaja económica sobre Estados Unidos En: <http://www.historiasiglo20.org/GLOS/coexistenciapacifica.htm>

independencia y soberanía nacional, las naciones que lo fundaron fueron: India, Yugoslavia y Egipto⁸⁵.

Finalmente, la Guerra Fría se extendió por el mundo, el socialismo se dividió entre China y la Unión Soviética, nació el movimiento de los no alineados y se crearon nuevas organizaciones mundiales que determinarían la economía. En América latina, surgieron dictaduras militares encargadas de evitar el comunismo y para el caso de Colombia nacieron guerrillas con el objetivo de hacer la revolución socialista.

2.2 El avance de la Sustitución de Importaciones en el Frente Nacional.

Mientras el mundo vivía una tensión entre la Unión Soviética y Estados Unidos, Colombia transitaba de una época de violencia salvaje bipartidista, (fruto de la muerte de Gaitán) a una época violenta pero con otros matices políticos, provocados por los efectos de la Revolución Cubana y por el sistema político denominado Frente Nacional, establecido por la dirigencia política, cuyo propósito era el de superar la honda crisis institucional y lograr la paz, sus principales características fueron la paridad y la alternidad, la primera hace referencia, a la participación igualitaria de militantes de ambos partidos en la ocupación de cargos administrativos estatales y la segunda medida consistió en que cada cuatro años, se alternaban la presidencia el Partido Liberal y el Conservador, estrategia con el ánimo de evitar conflictos electorales.

La coalición bipartidista del Frente Nacional, tuvo desde sus inicios opositores, por ser un sistema antidemocrático que dejaba por fuera del ámbito político las opciones distintas al Partido Conservador y Liberal, como el caso del Partido Comunista, el Movimiento Revolucionario Liberal (MRL) y la tendencia del ex presidente Rojas denominada la Alianza Nacional Popular (ANAPO), en palabras de Silva Lujan:

El diseño institucional del frente nacional convirtió todos los procesos electorales, a partir de 1958, en una fuente de inestabilidad política, el mecanismo por el cual se dividían los cargos legislativos

⁸⁵<http://www.historiasiglo20.org/GLOS/noalineados.htm>

disponibles implicaba una restricción para toda nueva corriente dentro de un partido, por tanto la obligaba a crecer a costa del mismo⁸⁶

El primer período del Frente Nacional, fue precedido por el liberal Alberto Lleras Camargo (1958-1962), su gobierno tuvo por objetivo, consolidar el Frente Nacional en las ramas del poder y erradicar la violencia en las zonas centro y sur de Colombia, donde se concentró el más alto nivel de masacres posterior a la muerte de Gaitán.

El Período gubernamental además concordó con el programa de Alianza para el Progreso del presidente de Estados Unidos, John F. Kennedy, el cual fue una estrategia ejecutada por Estados Unidos para evitar la propagación del comunismo ya iniciado en Cuba.

Alianza para el Progreso fue presentado como un programa de cooperación para contener la miseria y el analfabetismo, aunque en el fondo fue para contener al comunismo, fue celebrada en Punta del Este, en Uruguay. En párrafos anteriores, se explicó cómo era el comportamiento de Estados Unidos durante la Guerra Fría, para impedir revoluciones como la ocurrida en Cuba, -que debilitaban su poder mundial-, utilizó todas las estrategias diplomáticas, incluso se propagó la idea del Estado de Bienestar, que consistió en lograr mediante reformas legislativas, la ganancia por la vía del derecho político de ciertas condiciones dignas de vida: salud, educación, vivienda, estabilidad laboral etc. Lo anterior para argumentar que el capitalismo era una opción de libertad, igualdad y bienestar, sin necesidad de llegar al socialismo. En esta línea de hechos se ubica, la que fue la ley más importante promulgada por el gobierno de Lleras Camargo, la Reforma Agraria.

La Reforma Agraria, es definida por Silva Lujan como:

Una respuesta política e ideológica del establecimiento frente nacionalista a los retos internos y externos que afrontaba el sistema. El primero de ellos lo constituía el avance de los sectores opositores al régimen –el partido comunista, las agrupaciones de izquierda y especialmente el MRL-sobre el control político de las comunidades campesinas...y segundo se debía legitimar imprimir credibilidad en el frente nacional...⁸⁷

⁸⁶ Silva Lujan. Gabriel. *Lleras Camargo y Valencia entre el reformismo y la represión*. En: Nueva Historia de Colombia, tomo II Historia política de 1946-1986, Planeta, 1989, Bogotá.pág. 220.

⁸⁷ Ibíd. pág. 220

La posibilidad democrática de otorgarles tierras a los campesinos para producir, quedó en el discurso de la ley, en la práctica se generó continuamente una concentración más aguda de la tierra. Por tanto, el modelo cubano cogió más fuerza hasta convertirse en un modelo a seguir por sectores reducidos, su manifestación más concreta en Colombia fue la proliferación de grupos armados, entre ellos el Ejército de Liberación Nacional (E.L.N.).

Posterior a la presidencia del liberal Carlos Lleras Camargo, prosiguió el conservador Guillermo León Valencia (1962-1966) que participó en elecciones con otros dos candidatos, Alfonso López Mishelsen en representación del MRL y el ex presidente Rojas como líder principal de la ANAPO, aunque estas dos últimas candidaturas fueron declaradas ilegales por el acuerdo del Frente Nacional, la votación mostró que el 23.5 % del electorado se sentía inconforme con la democracia restringida, descontento que aumentaría progresivamente.

La presidencia de Guillermo León Valencia, tuvo que afrontar un complejo panorama económico, definido por Ocampo como: *los años de estrangulamiento externo, entre 1955-1967*, debido al descenso del precio del café, crisis que se trasladó a una escasez de divisas, austeridad fiscal, devaluación (nueve pesos por dólar) e inflación; para contrarrestar la crisis, se acentuó el modelo proteccionista, que exigió una intervención más agresiva del Estado en la economía, según Kalmanovitz “el Estado comenzó actuar más sistemáticamente como productor, inversionista directo y empresario, por medio de las instituciones como Ecopetrol y el Instituto de Fomento Industrial”⁸⁸.

Al respecto Ocampo señala dos elementos, que profundizan la sustitución de importaciones: el primero fue la creación de numerosos incentivos en la reforma tributaria de 1960 para promover el desarrollo de industrias básicas. El segundo, el comienzo de la política de promoción de exportaciones⁸⁹, ambos elementos se relacionaron de la siguiente forma. La reforma tributaria incrementó los aranceles hasta llegar al 65.6%, además mantuvo un rígido control sobre las licencias de importación, todas estas medidas buscaron garantizar el mercado interno a la producción nacional, a cerca de la promoción

⁸⁸ Kalmanovitz, Óp. Cit. Pág. 206

⁸⁹ Ocampo, Óp. Cit. pag.264

de exportaciones, el Estado le permitió a los exportadores a traer insumos libres de derecho de importación y con descuento especial, lo más importante fue la creación de fondos y entidades financieras orientados por el Estado a dedicar recursos al desarrollo y fomento de empresas.

Con respecto al período después de la década del sesenta, Corredor expresa:

El proceso de sustitución de importaciones se desacelera y ahora se trata de apoyar su expansión, fundamentalmente, a través de la promoción de exportaciones manufactureras. La acumulación prosigue pero con un carácter extensivo, a diferencia del decenio anterior. A este retroceso contribuyó la paulatina autonomía que fue ganando el sector financiero con relación al sector productivo. Los crecientes excedentes son manejados con criterio especulativo y se orientan más hacia la compra de activos ya existentes, que a la financiación de activos reales⁹⁰.

La garantía del mercado interno para la producción industrial nacional, condujo a que el excedente fuera mayor que las necesidades, por lo tanto, el excedente se destinó a la especulación, actividad que en nada ayudaba a superar los problemas de empleo, de escasez de divisas y de balanza de pagos, por el contrario, el proceso condujo a una consolidación de los oligopolios, aspecto negativo para el desarrollo nacional.

Los primeros gobiernos del Frente Nacional, buscaron legitimar su pacto gubernamental disminuyendo los índices de violencia, pero su efecto fue contrario, los grupos al margen de la ley como las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC), el Ejército de Liberación Nacional (ELN) y el Ejército Popular de Liberación (EPL) concentraron en su mayoría, población campesina que estuvo exenta de la modernización que experimentó mayormente el área urbana. La disyuntiva entre el campo y la ciudad se profundizó, por cuanto el desarrollo promovido se orientó en la industrialización de bienes secundarios, en deterioro del sector de bienes de consumo.

Los últimos gobiernos con que culmina el Frente Nacional, fueron presididos por el presidente Alberto Lleras Restrepo (1966-1970) que se caracterizó por:

Transformar la estructura político institucional con el objeto de fortalecer la autoridad presidencial, ampliar el poder del ejecutivo frente al legislativo, incrementar la influencia de los técnicos sobre las

⁹⁰ Corredor pág. 184

decisiones del Estado y elevar sustancialmente la capacidad de intervención directa del aparato estatal en la economía⁹¹.

A demás, revivió la fracasada Reforma Agraria, acusando de su falta de desarrollo a la inoperancia e ineficacia al Instituto Nacional de Reforma Agraria –INCORA- manejado por los intereses de los latifundios, su propuesta fue la creación de una organización campesina nacional, propuesta rechazada por distintos sectores políticos, Silva Lujan, la explica:

El fortalecimiento de las organizaciones campesinas incrementó la capacidad reivindicativa y de lucha de los campesinos, que fueron radicalizándose progresivamente hasta desprenderse de la tutela instrumental del Estado. Bajo estas condiciones, en la que por fortaleza de los intereses latifundistas el aparato institucional no podía responder a las presiones sobre la tierra con la agilidad que demandaba la problemática campesina se convirtió en un componente políticamente desestabilizador⁹²

Contrario a lo esperado, esta política incrementó y consolidó el crecimiento de las guerrillas subversivas, con orientación de lograr reproducir el modelo cubano en Colombia.

La victoria del presidente Misael Pastrana Borrero (1970-1974), evidenció la incredulidad en que se encontraba el Frente Nacional, la diferencia electoral de Pastrana fue de 1.6% con respecto al candidato Gustavo Rojas Pinilla, las elecciones fueron percibidas como un fraude.

El período de Pastrana Borrero, concuerda con el inicio del Departamento Nacional de Planeación (D.N.P.), como su nombre lo indica, es un ente gubernamental encargado de planificar el proceso de desarrollo de cada uno de los sectores que compone el país, a demás para la elaboración de su plan de desarrollo, se basó en las recomendaciones de la misión Currie:

⁹¹Silva Lujan Gabriel, Carlos Lleras y Misael pastrana: Reforma del Estado y crisis del Frente Nacional. En: Nueva Historia de Colombia tomo II Historia política 1946-1986, Planeta, Bogotá, 1989. pág. 239.

⁹² Ibid. pág. 248

Currie concibió la necesidad de un desarrollo desequilibrado impulsado por un sector líder como el de la construcción que diera empleo a migrantes del campo, aprovechando la existencia de un sistema financiero reprimido que podía liberarse ofreciendo tasas reales de interés a los ahorradores⁹³

El Plan Nacional de Desarrollo, se denominó, *Las Cuatro Estrategias*, la primera de ellas estuvo orientada hacia el sector de la construcción de vivienda, con el objetivo de fortalecer las compañías constructoras, a través del crédito bancario y fomentar empleo. La segunda estrategia, fue el fomento a las exportaciones para incrementar la industria, el agro y atender la creciente deuda externa. La tercera estrategia, comprende el crecimiento de la productividad agraria, a través de una mejor distribución de la propiedad rural y finalmente, la cuarta estrategia, se enfocó en la distribución del ingreso, en donde la tributación fuera reflejo de la capacidad adquisitiva⁹⁴.

El impulso de la construcción como un sector líder, reflejó un predominio creciente del sector terciario sobre el renglón industrial, es el inicio de un cambio estructural económico que fue percibido en la década del ochenta.

El período de 1966 hasta 1974 fue precisado por Ocampo como, *El gran auge*, se caracterizó por la expansión económica más rápida de la postguerra, debido a las medidas económicas encaminadas al fortalecimiento del mercado interno, la promoción de la industria nacional y de exportaciones distintas a las tradicionales.

La promoción de exportaciones se reforzó con la aprobación del Decreto 444 de 1967, que incluyó el Certificado de Abono Tributario (CAT), un incentivo que consistió en que el Banco de la República, entregaba un certificado del 15% de lo exportado como descuento para impuestos y se creó el Fondo de Promoción de Exportaciones (PROEXPO).

El período de prosperidad económica de la nación colombiana correspondió a una prosperidad experimentada en todo el mundo, el proceso de industrialización inició en la década del cincuenta con la sustitución de importaciones de bienes primarios y en la siguiente década de los sesenta se avanzó en la sustitución de bienes secundarios, pero además, junto a la sustitución, se promovió fuertemente las exportaciones distintas a las tradicionales, para finalmente crear un mercado regional sin restricciones comerciales en

⁹³. Kalmanovitz. Óp. Cit.pag. 287

⁹⁴ Plan Nacional de Desarrollo. Las Cuatro Estrategias. En: https://www.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/GCRP/PND/Pastrana1_Prologo.pdf, pág. 5-7

el área andina, en la búsqueda de esta integración se conformó el Pacto Andino en el acuerdo de Cartagena en 1969, según Ocampo:

La idea central contenida en el acuerdo era la necesidad de pasar a una etapa de sustitución de importaciones, basada en un mercado ampliado que permitiera superar la limitación que representaban los estrechos mercados nacionales para el desarrollo de nuevas industrias⁹⁵

El Pacto Andino consistía en una gradual liberación comercial y una mayor uniformidad de las estructuras de protección entre los países miembros. En su desarrollo las excepciones comerciales no contribuyeron a una verdadera integración comercial, el pacto careció de voluntad política y económica de las naciones participantes y su fracaso fue un indicativo del declive del proceso industrializador, a través de la sustitución de importaciones.

La nación colombiana de 1960 fue muy distinta de la posterior a 1975, el período de estos 15 años, ha sido reconocido como la época de mayor crecimiento económico, de mayor índice industrial, en contraste a un escenario político basado en la democracia restringida que actuó como una dictadura, limitando y violando los derechos políticos de organizaciones o ciudadanos distintos a sus planteamientos. El carácter antidemocrático y violento del Estado no dejó desarrollar relaciones sociales modernas propias de un país en proceso de modernización.

Así surgió el contraste entre la modernización política y la modernización económica, ambas se extendieron en las regiones colombianas. En el caso del Valle del Cauca el proceso de modernización se aceleró con el aumento de las exportaciones de azúcar y con la inversión de capital extranjero en nuevos renglones productivos, que al complementarse con el puerto de Buenaventura hicieron de Cali una ciudad urbana receptora de negocios, el reconocimiento se afirmó con la celebración de los Juegos Panamericanos en 1971.

2.3 Condiciones de la Expansión Económica del Valle del Cauca 1960-1975

La Revolución Cubana además de tener implicaciones políticas, tuvo efectos económicos a nivel regional, puesto que Estados Unidos impidió el acceso de azúcar cubana al mercado estadounidense, estas cuotas fueron reemplazadas por el azúcar vallecaucana.

⁹⁵ Ocampo. Óp. Cit Pág. 267

El cuadro seis muestra como en 15 años, de 1960 a 1975, se triplica la producción de azúcar, aumento productivo que va de la mano con un aumento igualmente considerable del consumo. Se puede destacar el fortalecimiento de la capacidad productiva y comercial en la captación de nuevos mercados por parte de los productores.

Cuadro 6: Producción, Consumo y Exportaciones de azúcar de Colombia (En miles de toneladas)

	Producción	Crecimiento Anual	Consumo Aparente	Crecimiento Anual	Exportaciones
1928-9	21.0				
1930-4	33.5	14.3%			
1935-9	38.7	2.9	50.3		
1940-4	65.8	11.2	69.3	6.6%	2.5
1945-9	103.0	9.4	103.1	8.3	2.8
1950-4	196.1	13.7	176.6	11.4	16.8
1955-9	257.8	5.6	259.5	8.0	18.2
1960-4	377.7	7.9	337.3	5.4	35.5
1965-9	598.2	9.6	432.3	5.1	165.5
1970-4	789.7	5.7	642.7	8.3	153.0
1975-8	943.0	4.0	845.8	6.3	107.5

Fuente: 1928-33: Plazas y Perry Ltda. Manuelita. Una Industria centenaria, 1864-1964

1934 -59: Miguel Fadul y Enrique Peñalosa. La industria azucarera en la economía colombiana, p. 18-19.

1960-78: Manual azucarero de Colombia, 1978-9, P. 36.

En: Ocampo. José Antonio. El desarrollo de Cali en el siglo XX. En: Montenegro Santiago y Ocampo José Antonio, Crisis mundial, protección e industrialización, CEREC, Bogotá, 1984. Pág. 264.

El impacto del incremento de exportaciones de azúcar generó la mayor transformación productiva del Valle del Cauca, Vásquez explica, que a partir de 1960 hay un debilitamiento del dinamismo del sector agropecuario, pero este no afectó al sector agroindustrial, lo que se obtuvo fue una disminución de la producción de bienes agropecuarios destinados al consumo directo a costa de proveer materia prima para la transformación manufacturera:

...como resultado de la suspensión de la cuota azucarera que Estados Unidos le asignaba a Cuba; se aumenta entonces, el área dedicada a la caña y también a los cultivos destinados a la transformación industrial, especialmente el sorgo, soya, mijo y algodón, afectando parcialmente el área y la producción de cultivos tradicionales como maíz, frijol y arroz⁹⁶

La economía azucarera también tuvo un hito organizativo para el año de 1959, la creación de la Asociación de Cultivadores de Caña de Azúcar de Colombia (ASOCAÑA):

Organización gremial encargada de la representación de intereses colectivos de la burguesía azucarera, como tal se trata de promover la comunicación y la integración o si se quiere, la conciencia sectorial entre los capitalistas particulares además de prever y tratar los problemas comunes que se presentan a las unidades particulares de capital⁹⁷.

Durante este período los empresarios azucareros se convirtieron en la oligarquía vallecaucana, es decir, un conglomerado nacional, caracterizados por la extensión masiva del cultivo de la caña de azúcar, la diversificación en sus negocios en la industria papelera, dulces y confites, prensa, entre otros. Y fueron el principal rubro de oferta laboral produciendo la migración de otras ciudades colombianas y la conformación de pueblos y organizaciones sindicales.

En efecto, para el mismo año en que se creó ASOCAÑA, la región presencié una oleada de huelgas, entre la cuales se registra la del ingenio Rio Paila que se extendió a toda la industria azucarera, inclusive a otros sectores como el textil, llantas, banquero y transporte aéreo.

El comportamiento del sector industrial fue más sensible a las coyunturas económicas y a las variaciones de la demanda, sin embargo, Vásquez señaló un aumento durante el período de 1960-1980, "...del 1% en el PIB total del Valle o en el PIB total de Colombia se asocia a un aumento del 1.2% del PIB industrial de la región"⁹⁸ esta relación tiene que ver con un avance de la producción industrial en dos sentidos, el primero la integración entre la agricultura y la industria en productos como el café, la caña de azúcar y la ganadería lechera, que adaptaron nuevas tecnologías para desarrollar la producción agrícola y

⁹⁶ Vásquez, Panorama Histórico de la economía Vallecaucana en el siglo XX. Óp. Cit. Pág. 204.

⁹⁷ Collins. Charles David. Formación de un sector de clase social: la burguesía azucarera en el Valle del Cauca durante los años treinta y cuarenta. En: Boletín Socio-económico Nº 14-15, Cidse, 1985.pág. 59.

⁹⁸ Vásquez. Panorama Histórico de la economía Vallecaucana en el siglo XX Óp. Cit. Pág. 202

manufacturera. Y el segundo tuvo que ver con un avance hacia la producción de nuevos sectores industriales el químico, metalmecánico, farmacéuticos y papel, según Vásquez:

En este proceso perdieron participación porcentual en el valor agregado regional aquellos productos que habían caracterizado a la producción manufacturera tradicional especialmente bebidas, tabaco, muebles, vestidos y textiles. En cambio los productos de la nueva industrialización (químicos y farmacéuticos, papel y sus productos; productos de caucho y similares; productos metálicos; maquinaria eléctrica y no eléctrica, artículos y conductores eléctricos, productos de metal) surgen con un gran dinamismo y comienzan a participar de manera creciente en el valor agregado en el Valle del Cauca.⁹⁹

El cambio en la estructura industrial, estuvo determinado por las iniciativas de capital nacional y extranjero, que promovieron la siguientes empresas: Colgate Palmolive, Química Borden, Johnson & Johnson, Sonoco de Colombia, Aluminios Alcan entre otras.

Sin embargo, el sector económico que evolucionó más aceleradamente fue el de servicios, su crecimiento fue superior al del Departamento en su conjunto, se destacan los siguientes subsectores: bancos (10.20%), comunicaciones (8.55%), transportes (7.07%), servicios personales (6.25%)¹⁰⁰ a lo anterior se registró, la creación del Banco de Occidente en 1965, la Central de Transportes en 1974, la Corporación de Abastecimientos del Valle del Cauca en 1972 y la Zona Franca contigua a Palmaseca en 1970.

Detrás de todas estas obras de modernización, se encontraron los empresarios y su relevo generacional ilustrados por Arroyo y Vásquez:

En los comienzos de la década de los años setenta –cuando el Valle perdía el dinamismo creador de empresas, se debilitaba su inversión, continuaba la oleada de inmigrantes y se agitaban conflictos sociales y laborales – varios amigos jóvenes decidieron reunirse semanalmente para conversar, reflexionar sobre la situación y rumbo de la región, plantear inquietudes...así surgió el “grupo de los martes”¹⁰¹

Entre el “grupo de los martes” surgieron y se materializaron ideas como: el Magister en Administración Industrial de la Universidad del Valle que contribuyó a elevar la mentalidad

⁹⁹ Ibíd. Pág. 200

¹⁰⁰ Ibíd. Pag.204

¹⁰¹ Arroyo Jairo Henry & Vásquez Edgar. Factores ocultos del desarrollo: reseña histórica del Valle del Cauca. En: revista observatorio económico y social del Valle del Cauca N° 8, 2008. Pág. 25.

del empresariado hacia el desarrollo regional y adoptar nuevos criterios sobre los conflictos sociales y sindicales, propios de la época.

Los avances industriales, institucionales y la proyección de la ciudad promovieron la modernización vial y de infraestructura, fue tanto el progreso de la ciudad que en 1971 se realizaron los Juegos Panamericanos, fruto del esfuerzo de los empresarios (especialmente Alberto Galindo), la Alcaldía y la Nación¹⁰²

Todo el contexto anterior, generó hasta mitad de la década del setenta en Cali un crecimiento demográfico acentuado con una tasa anual promedio de 7.8%, hasta 1964 el 57% de la población era de habitantes nacidos fuera de la ciudad de Cali. El crecimiento demográfico estuvo acompañado por un boom de construcción que también se convirtió en un demandante de mano de obra¹⁰³.

El crecimiento económico de la región se percibió en la ciudad de Cali, Palmira, Tulúa, Cartago y Buenaventura, este último municipio vinculado históricamente al desarrollo del puerto sobre el pacífico colombiano, evidenció más profundamente el contraste entre la modernización económica y el estancamiento político y social de la población que no avanzó acorde al crecimiento económico. Tal afirmación sustenta la tesis de Corredor que expresa “La industrialización. Durante mucho tiempo se identificó a esta con modernización, y se pensó que sería suficiente para proporcionar una organización social y una institucionalidad política diferente”¹⁰⁴ Colpuertos fue el mejor ejemplo de dicha contradicción.

2.4 Nacimiento, Composición y Desarrollo de COLPUERTOS

El proceso colombiano de modernización tiene su reflejo en la década del sesenta con la creación de la empresa Colpuertos, en ella se observó la participación del Estado en promover un desarrollo portuario adecuado al ritmo económico, lo que se buscaba era sustituir importaciones y promover exportaciones, esta actividad se realizaría mientras se superara el atraso de la infraestructura portuaria, este objetivo fue acogido por Colpuertos

¹⁰² *Ibíd.* Pág. 29-30

¹⁰³ Ocampo. José Antonio. El desarrollo de Cali en el siglo XX. En: Montenegro Santiago y Ocampo José Antonio, Crisis mundial, protección e industrialización, CEREC, Bogotá, 1984. Pág. 265-270.

¹⁰⁴ Corredor. Consuelo. *Op. Cit.* Pág. 58

que en su primera etapa adoptó una estructura administrativa que conllevo a realizar cambios físicos en el puerto.

2.4.1. Organización Administrativa

El diario El País, registró como una victoria, la aprobación del proyecto de ley por el cual se creó la Corporación Puertos de Colombia, en el enunciado titulado *Habrá autonomía para terminales marítimos desde el próximo año*, explica que la administración de los terminales quedó descentralizada, con responsabilidad en cada junta administradora, las cuales invertirían el producido de los muelles, en obras de ampliación y mejoramiento del mismo muelle¹⁰⁵.

Los estatutos de la empresa fueron expuestos mediante el Decreto 1461, en el artículo II indica: la empresa tendrá su domicilio principal en la ciudad de Bogotá y domicilios especiales en cada uno de los puertos y terminales marítimos y fluviales incorporados...¹⁰⁶ es una muestra de la débil descentralización que obtuvo en realidad la empresa, Bogotá siguió siendo el centro administrativo y político donde operaría la junta directiva.

Los artículos del 8 al 31 del mencionado decreto explican el organigrama administrativo, la junta directiva como máxima autoridad estuvo compuesta por cuatro miembros, uno en representación del Ministerio de Hacienda, otro en representación del Ministerio de Obras Públicas (Con suplentes, en caso de que los ministros no puedan asistir regularmente) y dos miembros escogidos por el presidente; la junta directiva estuvo orientada por la paridad de los partidos políticos debido al Frente Nacional, es decir, dos miembros serían pertenecientes al partido conservador y los dos restantes del partido liberal, entre ellos se escogería un presidente, un vicepresidente y un secretario, y este último sería el representante de la empresa como persona jurídica.

Según el artículo 18, entre las principales funciones de la junta directiva se hallan:

- Dictar los reglamentos de administración, operación, funcionamiento, seguridad y control de los puertos de todos los demás organismos y dependencias de la empresa.

¹⁰⁵ Diario El País, 18 de diciembre de 1959. N 3452. pág. 6

¹⁰⁶ Diario oficial 30562, Decreto 1414 de 1961. Pag.166.

- Nombrar los Gerentes de los puertos.
- Nombrar los miembros de las juntas administradoras locales que le corresponde...
- Fijar el valor de los derechos que deben pagar todos los usuarios de las facilidades portuarias y las tarifas de los servicios correspondientes, y someter dichas tarifas a la aprobación del gobierno nacional...también señalar el valor de las tarifas que debe cobrar la empresa por todos los servicios adicionales que preste...¹⁰⁷

En cuanto, a las regiones que posean puertos marítimos o fluviales, funcionaron las juntas administradoras locales compuestas por:

- Un representante de los sindicatos.
- Un representante de la Gobernación.
- Un representante de la Cámara de Comercio local.
- Un representante de los gerentes de los bancos locales.

Los últimos dos miembros fueron escogidos por la junta directiva de las listas que dichas organizaciones presentaron. El gerente, también era seleccionado por la junta directiva de la lista de cuatro posibles gerentes presentada por la junta administradora local, todos los miembros seleccionados en el marco de la paridad política. Entre sus funciones se destacan:

- Velar por el cumplimiento de las disposiciones, órdenes y reglamentos generales o especiales que dicte la junta directiva...
- Proponer a la junta directiva, por conducto del secretario ejecutivo, los reglamentos de administración, operación, funcionamiento, seguridad y control del puerto...
- Supervigilar los actos de administración y manejo del Gerente local.
- Estudiar y resolver los asuntos laborales que se presenten...
- Expresar su concepto sobre las tarifas que proponga el Gerente por los servicios que presta la empresa en los respectivos puertos.¹⁰⁸

¹⁰⁷ *Ibíd.*

¹⁰⁸ *Ibíd.* Pág. 167

El 17 de enero de 1961, se instaló la junta directiva (bajo esquema paritario bipartidista) conformada así:

- Ministro de Obras Públicas y Transporte: Misael Pastrana Borrero.¹⁰⁹
- Alberto Samper¹¹⁰ (designado por el presidente)
- José Vicente Dávila Tello (designado por el presidente)
- Gerente general: Carlos Alban Holguin

La junta administradora local de Buenaventura se instaló en noviembre de 1961:

- Por la Cámara de Comercio: Armando Caicedo Naranjo¹¹¹
- Por la asociación bancaria: Andrés Clarsen
- Por los sindicatos: Neftali Martínez
- Por el Gobernador: Bernardo Garcés Córdoba¹¹²

El aspecto organizativo de Colpuertos, compuesto por la representación de distintos sectores económicos y de diversos entes gubernamentales, muestra el complejo funcionamiento de la empresa, complejo en términos logístico, financiero y laboral.

2.4.2. Aspecto Financiero

Según el artículo 7 del Decreto 1461, los mecanismos de financiación son los siguientes:

¹⁰⁹ Misael Pastrana Borrero (1923-1997) prestigioso político conservador, abogado y empresario, inicio su vida política desde 1944, en adelante, ocupó diferentes cargos como secretario de la embajada de Colombia, secretario privado del presidente Mariano Ospina, Ministro consejero, Ministro de fomento y de hacienda, siendo Ministro de obras públicas y de transporte, hizo parte de la estructura orgánica de COLPUERTOS. Finalmente en 1970 ocupó la presidencia de la República y décadas más tarde su hijo Andrés Pastrana también sería presidente.

¹¹⁰ Alberto Samper, integrante de la reconocida familia Samper que desde el siglo XIX se han dedicado a los negocios empresariales del sector cementero y eléctrico de la sabana de Bogotá. Fue asesor del presidente Alberto Lleras, representante en la junta de Colpuertos.

¹¹¹ Armando Caicedo Naranjo, como el anterior capítulo lo nombró, fue un vocero por medio de la prensa El País, de denuncias constantes frente al estado de Buenaventura, y entre 1966-1967 ocupó la alcaldía de Buenaventura.

¹¹² Bernardo Garcés Córdoba, prestigioso empresario, fue el representante del gobernador Carlos Humberto Morales, en Colpuertos. Se desempeñó como Ministro de Obras Públicas durante el gobierno del presidente Carlos Lleras Restrepo. Además, ocupó cargos como la presidencia de la Cámara de Comercio de Cali, creó y dirigió la CVC, presidió la junta directiva de Cartón Colombia por varios años y fundó la Corporación Financiera del Valle, entre otros.

- Las apropiaciones ordinarias o extraordinarias que la Nación determine en sus presupuestos anuales para la construcción, desarrollo, ampliación, mejora o funcionamiento de los puertos o terminales marítimos y fluviales incorporados o que se incorporen a la empresa.
- El producto de los empréstitos que la nación obtenga para la construcción, mejoras e instalaciones de los puertos incorporados o que se incorporen a la empresa.
- El producto de los empréstitos o créditos que la empresa obtenga directamente para la mejor realización de sus fines.
- Las utilidades y rendimientos de sus propios bienes.
- Los bienes que por cualquier otro concepto correspondan a la empresa o ingresen a su patrimonio.
- El producto que recaude por los servicios portuarios y los complementarios que preste, conforme a las tarifas vigentes o a las que la misma empresa establezca en el futuro, incluyendo los derechos establecidos por el decreto N° 407 de 1958 y los de bodegaje de que trata la ley 154 de 1959.

2.4.3. Aspecto Logístico

De acuerdo al último párrafo, que se refiere a la financiación de Colpuertos mediante servicios portuarios, se han seleccionado los siguientes para comprender el funcionamiento logístico portuario. A cada servicio le corresponde una tarifa (uniforme en todos los puertos colombianos) que obedece a múltiples factores específicos tales como el tamaño del barco, tonelaje manipulado, hora de llegada, días de permanencia entre otros.

- Servicio de pilotaje: Se entiende por esté, como la conducción de las embarcaciones en la zona puerto. La tarifa (pagada en dólares) fue diferenciada entre cabotaje y buques internacionales, para estos la tarifa fue:
 - Barco hasta 5000 toneladas: un centavo de dólar
 - Barco mayor de 5000 toneladas: 0.0025 centavos de dólar
- Derechos de puerto: Hace referencia a la utilización de la zona para el cargue y descargue de mercancías, se estableció un mínimo de cobro, la tarifa fue diferenciada entre:

- Carga indirecta: Mercancía trasladada de los buques a los patios, bodegas o planchones.
 - Carga directa: Mercancía trasladada directamente de los buques a un medio de transporte-camión o ferrocarril- que la retira de la zona.
- Muellaje: El cobro de este servicio dependía del tiempo de la estancia del buque, consistía en un pago derivado del atraque y el anclaje en los fondeaderos dentro de la zona portuaria.
 - Apertura y cierre de bodegas: Como su nombre lo indica, era un rubro que se cobraba por la utilización de bodegas, diferenciado entre el cabotaje y el internacional.
 - Bodegaje: El alquiler de bodegas dependía del destino de la mercadería, en otras palabras, se estableció una tarifa especial para los exportadores de café, azúcar, arroz, cemento, tabaco, madera entre otros productos, que pagaban la tarifa después de 30 días de uso de bodega.
 - Arrendamiento de espacio: La tarifa variaba de acuerdo al convenio con diferentes compañías exportadoras e importadoras, éstas hacían uso del espacio portuario.
 - Daños y averías de instalaciones: Cobro por detrimento de los bienes de la zona portuaria.¹¹³

Los servicios portuarios prestados por Colpuertos, fueron la principal fuente de financiación de la empresa, sin embargo, los gremios empresariales se quejaban del alto costo de las tarifas, situación que se relacionó con la contradicción entre las nuevas condiciones tecnológicas versus el sector obrero. El reto empresarial sería cómo mantener la empresa absuelta económicamente frente a los gastos en cuestión técnica, tecnológica y laboral.

¹¹³Varela. Barrios Edgar. Colpuertos: Surgimiento, auge y desplome de una empresa estatal (1959-1991). Universidad del Valle facultad de Ciencias de la Administración, Cali, 2008. pag.101-102

2.4.4. Aspecto Laboral

El puerto de Buenaventura, fue el destino de muchos migrantes de toda la costa pacífica, se emplearon en distintas actividades portuarias:

- Tarjador: El que controla y hace el conteo de la carga que llega suelta o en contenedores.
- Soldador: Trabaja en los talleres y fuera de las instalaciones del terminal.
- Bodeguero: Es el que recibe las mercancías y las chequea para que no haya faltantes.

En la actividad del cargue y descargue se hallan los siguientes trabajadores:

- Bracero o estibador: Encargado de arrumar los sacos dentro de la escotilla¹¹⁴
- Winchero: Es el operario que levanta la carga por medio de un winche¹¹⁵.
- Operadores de equipo: Son los operarios que movilizan la carga en el muelle a través de diferentes maquinarias y equipos pesados.
- Remonta de café: Eran los operarios que descargaban los sacos de café de los camiones y los vagones del ferrocarril, y los movilizaban hacia las bodegas del muelle.
- Tráfico: Eran los encargados de movilizar grandes cantidades de mercancías del muelle hacia los camiones y vagones del ferrocarril.

Los últimos operarios encargados de la carga de mercancía, eran contratados, mediante la modalidad al destajo, es decir, que el pago dependía del tonelaje movilizado por unidad de tiempo. Otras formas de contratación fueron las siguientes:

- Rol fijo: En donde el sueldo básico y el horario, fueron establecidos en el contrato de trabajo.
- Eventual: Se refiere a un sueldo determinado, pero el horario de trabajo depende de las necesidades del servicio.

¹¹⁴ La escotilla es la bodega de los buques.

¹¹⁵ El winche es el equipo de un barco para movilizar la carga.

- Adicional: Distintas embarcaciones demandaban un incremento de manipulación de carga, por tanto las compañías o agencias navieras contrataban cargueros que se les pagaba por hora o por tonelaje.
- Accidental: Fueron las labores de corta duración realizadas, de índole distinta a las actividades normales de la empresa.¹¹⁶

Los primeros núcleos obreros surgieron en las actividades ferroviarias, Buenaventura registra su primera huelga en 1878, sin embargo, la concepción de clase obrera y los respectivos sindicatos se iniciaron a principios del siglo XX, como el puerto era adscrito a la empresa Ferrocarriles Nacionales, los trabajadores del terminal marítimo demandaron mejores condiciones laborales, petición rechazada por la directiva del ferrocarril, por tanto crearon una subsección del sindicato ferroviario del pacífico a la que pertenecieron hasta 1954, año en que el terminal marítimo pasa a ser administrado por la Dirección General de Navegación y Puertos adscrita al Ministerio de Obras Públicas, lo que significó que los operarios portuarios perdieron la afiliación sindical.¹¹⁷

La propia organización sindical fue creada en 1953, con el nombre de Sindicato de Trabajadores y Empleados Marítimos (SINTEMAR), integrante de la Federación de Nacional de Trabajadores Portuarios (FEDEPUERTOS), que a su vez pertenecía a la Confederación de Trabajadores de Colombia (CTC) central sindical de orientación liberal, partido político con mayor influencia en Buenaventura, dirigido por Eusebio Muñoz Perea.¹¹⁸

Los principales conflictos laborales de la década del 60 estuvieron relacionados con el reconocimiento del tiempo laborado y con las orientaciones nacionales, por ejemplo, en 1963, los operarios portuarios de Buenaventura, realizaron paro en solidaridad con el paro ordenado por la CTC. En 1965, fueron despedidos 16 trabajadores y el sindicato perdió su

¹¹⁶Palomeque. Adalberto. “el surgimiento de una clase media alrededor de la empresa Puerto de Colombia en la ciudad de Buenaventura”. Cali. Universidad del Valle, Facultad de Ciencias Sociales y Económicas, Programa Académico de Sociología, 1998. Pág. 30-31.

¹¹⁷ Ibíd. Pág. 33-34.

¹¹⁸ Eusebio Muñoz Perea, (1927-1990) natural de Guapi, dirigente político del partido liberal, ocupó diferentes cargos, primero en el departamento fue secretario de justicia y negocios generales, secretario de educación y contralor. Por espacio de 20 años fue concejal de Buenaventura y durante 16 años ininterrumpidos (1974-1990) fue representante la cámara. Ver. <http://historiaperonajesafro.blogspot.com/2010/09/eusebio-munoz-perea-1927-1990.html>

licencia, por haber propiciado un mitin exigiendo el pago de las cesantías parciales; en proceso de acumular fuerzas de nuevo en 1966, se presentó un paro reclamando el pago del recargo nocturno entre las 6:00 pm hasta las 00:00 horas y de las 00:00 horas hasta las 4:00 am, después de muchos inconvenientes que requirieron la presencia de ministros se acordó el pago del recargo nocturno manifestado en el Decreto 2351.¹¹⁹

Finalmente, se puede destacar que los trabajadores portuarios gozaron de estabilidad laboral, garantías salariales y prestacionales, mediante la lucha de sus derechos y de las convenciones colectivas. Los efectos de esta política generaron un incremento del nivel de vida en la población de Buenaventura, no obstante, se reconoce que el sector obrero heredó privilegios convencionales en materia pensional, Específicamente, la reglamentación permitía la jubilación a los 15 años de servicio, con cualquier edad, dado el principio establecido en el Código Sustantivo del Trabajo de que ciertas actividades que implicaran riesgo y peligro, eran merecedoras de tal beneficio.¹²⁰

Sin embargo, no solamente heredaron privilegios convencionales, también Colpuertos se hizo responsable, sin estudio previo del pasivo pensional, de antiguos trabajadores portuarios y ferroviarios, al corto tiempo trabajadores pasarían a ser pensionados, sin haber laborado tiempo suficiente en Colpuertos, progresivamente serían más los pensionados que los contribuyentes.

2.4.5. Diagnóstico Portuario

Determinar las condiciones portuarias en la primera fase de Puertos de Colombia, resultó ser un estudio complejo. El puerto de Buenaventura presentó deficiencia de carácter técnico, administrativo, ejes que dependían del deficiente sector económico. En palabras de Lerma:

¹¹⁹Palomeque, Adalberto. “el surgimiento de una clase media alrededor de la empresa Puerto de Colombia en la ciudad de Buenaventura”. Óp. .Cit. Pág. 36-37

¹²⁰Varela, Óp. Cit. Pág. 109.

De tal forma que no respondía a las necesidades reales de importación y exportación, lo mismo que la atención a las cargas y las naves, llegándose al extremo que las navieras (compañías), amenazaron con suspender el arribo de naves al puerto de Buenaventura¹²¹

Por ejemplo, la conferencia del Atlantic & Gulf West Coast, presionó a los gremios, con el alza del 25% de los fletes, pero esta medida fue congelada por el compromiso del Estado de mejorar la infraestructura.¹²²

La primera acción del gerente Carlos Alban Holguín, fue diagnosticar financieramente el estado de los puertos nacionales. La propuesta inicial fue la unificación y alza de las tarifas portuarias, para poder realizar las transformaciones que requerían los puertos, en el caso del Valle del Cauca, el diario El País, se opuso a las alzas de las tarifas portuarias, opinando en su columna editorial:

Natural desconcierto ha causado en los círculos de los importadores la noticia referente al aumento que desde el 3 de enero de 1962 comenzará a operar en los cargos portuarios. En efecto, actualmente los cargos portuarios están siendo cobrados a razón de US \$ 2.20 por tonelada cifra esta que será elevada a US \$5.90 o sea un aumento US \$ 3.70 que representa el 170 por ciento en relación al nivel anterior...con lo que se encarecería las mercancías y materias primas importadas para su manufacturación... nos cabe formular las siguientes preguntas.

1. El alza anunciada afecta solamente a Buenaventura?
2. Este es el resultado de la reorganización de los puertos colombianos bajo la dirección de una empresa semi-privada?
3. El sostenimiento de las lujosas oficinas, el mantenimiento de la burocracia etc., han traído como consecuencia una medida de esta magnitud en tan corto tiempo de funcionamiento de la entidad Puertos de Colombia?¹²³

Queda expresado, en primera medida, el desconocimiento de la naturaleza y el funcionamiento de la nueva empresa, en esa línea, la oposición al incremento de la tarifa, que causó conflicto entre los importadores, produjo tres días después que el gerente Carlos Alban Holguín, respondiera los interrogantes antes planteados:

¹²¹Lerma, Bonilla. Eduardo Aníbal & Grueso Rentería Alfonso, Historia Social y Cultural de los trabajadores de la empresa Puertos de Colombia terminal marítimo de Buenaventura 1953-1990, Universidad del Pacífico, Facultad de Humanidades, 1994. Pag.39

¹²²Diario El País, 11 de noviembre de 1961, N° 4125, pag.1

¹²³Diario El País, 23 de noviembre de 1961. N° 4137. Pag 1 y 27

1. La empresa ha establecido una tarifa exactamente igual para todos los puertos del país...para que la competencia entre ellos se produzca única y exclusivamente por un mejor servicio.

2. La empresa Puertos de Colombia es un establecimiento público no una empresa semi-privada como se lee en la información su única fuente de ingresos son las tarifas y derechos por los servicios portuarios tal como sucede con todas las autoridades portuarias del mundo.

3. En diversas oportunidades he expresado también que la totalidad del producto de las tarifas será invertida en el mejoramiento de la instalaciones y servicios portuarios y en mejorar las condiciones de vida que padecen actualmente los trabajadores...la promesa enfática que ha hecho la empresa a los navieros es de mejorar en un corto tiempo las instalaciones, equipos y organización de los puertos lo que ha permitido que las conferencias prescindan de la anunciada elevación de fletes en un 25% que pensaban establecer.

4. Me llama profundamente la atención que usted califique de lujosas las instalaciones de la empresa. Yo tengo una impresión completamente diferente, pues en los largos recorridos que efectuado por nuestros puertos he visto unas oficinas pobremente dotadas y unos funcionarios mal pagados.

5. Los problemas de los puertos son muy graves, señor Director. En los cinco meses de vida que lleva la empresa a operado con pérdidas y para atender el servicio se ha visto precisada a recurrir al crédito bancario, el primer paso debía ser el costo de una tarifa costeable, pues de lo contrario no tiene la empresa la menor posibilidad de subsistir ni de hacer ningún mejoramiento, ni de adquirir ningún equipo, ni siquiera de pagar el personal de la empresa¹²⁴

La opinión del gerente, indica el estado de atraso del puerto de Buenaventura a la hora de ser administrado por Puertos de Colombia, era una empresa inviable financieramente, por ello las primeras reformas estuvieron relacionadas con el alza de la tarifas, que permitiera diseñar nuevos sistemas de trabajo, políticas de infraestructura y tecnificar áreas laborales, un ejemplo de lo anterior son las inversiones en el puerto que lograron pasar del sistema del chinguillo¹²⁵ a la paletización¹²⁶

La ineficiencia del puerto chocaba con el proceso de industrialización que avanzaba en el país, así lo deja ver la continuación de la columna en la que el gerente, finalmente explica, que la medida del incremento en la tarifa afecta a los importadores y no a los

¹²⁴ Diario El País, 26 de noviembre de 1961. N° 4140, pág. 3.

¹²⁵ Una red que engancha la carga para sacarla o introducirla en el buque.

¹²⁶ Agrupación de mercancía en sacos sobre una base de madera.

exportadores (política nacional de promoción de exportaciones) y el incremento en el mercado sería de la siguiente forma:

En el caso de los bienes de importación, 1.2% del valor FOB¹²⁷ de los bienes de consumo, el 0.9% del valor FOB de las materias primas y bienes intermedios y el 0.2 del valor FOB de los bienes de capital; para el caso de la exportación, las tarifas representan 0.5% del valor FOB de los bienes de consumo, el 0.5% del valor FOB de las materias primas y bienes intermedios y el 0.3 del valor FOB de los bienes de capital¹²⁸

La compacta economía, no sufrió mucho trastorno porque el aumento de las tarifas fue asumido en la reducción de tiempo, produciendo un mercado más eficiente.

Las herramientas del Estado nacional para proseguir en la modernización del puerto fueron los continuos Planes de Desarrollo Portuario, en los que se incluye el Plan de Mejoras para Buenaventura. La entidad francesa de título Laboratorio Central Hidráulico de Francia, rindió un informe al Ministerio de Obras Públicas sobre el resultado de los estudios del modelo reducido del puerto comercial de Buenaventura.

El problema más importante que tiene Buenaventura es la sedimentación...el problema tenía dos aspectos: por una parte se tenía que investigar las causas de la sedimentación y por la otra determinar los medios para impedirla...planteó la construcción de un dique de 840m para impedir la sedimentación de la región de Sacapeña y la supresión total del muelle viejo porque provoca la formación de zonas quietas y remolinos lentos donde las aguas pierden velocidad...

La ampliación de los servicios de muellaje, la duplicación del área de la isla para pasar de 274 hectáreas a 638 hectáreas y transformar los muelles para permitir el paso de naves de más de 18 pies de profundidad.¹²⁹

La columna de El País, explicó, cómo en medio siglo desde 1912, cuando la casa inglesa Pearson Sons Limited de Londres proyectó una transformación para toda la ciudad de Buenaventura, las obras incompletas no han conseguido el progreso para la ciudad:

Pero la ciudad de Buenaventura muestra aun, y en mayor escala, barriadas improvisadas, calles tortuosas, sin pavimento, con pésimos servicios de agua y luz, sin alcantarillados ni desagües. Todo

¹²⁷ Valor FOB (free on board) es el precio de la mercancía a bordo de la nave, no incluye fletes, seguros y otros costos de manipulación después de embarcada la mercancía.

¹²⁸ Diario El País 26 noviembre. Óp. Cit.

¹²⁹ Diario El País, 8 de junio de 1962. N° 4329. Pág. 3 y 23

como hace medio siglo. Y su puerto sigue siendo el más productivo para el Estado, no obstante el completo abandono en que se le ha tenido¹³⁰

El anterior plan portuario y posteriores proyectos de modernización, en su mayoría fueron financiados por préstamos de entidades bancarias extranjeras, por ejemplo, cuando fueron informadas las obras recomendadas por la empresa Laboratorio Central Hidráulico de Francia, el embajador de Estados Unidos en Colombia, visitó Buenaventura y anunció la inversión de los primeros diez millones de pesos, de los cien que se proyectaron invertir en el puerto de Buenaventura, de conformidad con las recomendaciones sobre puertos del Plan de la Alianza para el Progreso y en termino de diez años¹³¹

Al cabo de cumplir un año Puertos de Colombia, el gerente Carlos Albán Holguín ofreció una entrevista al diario El País:

Qué balance ofrece la empresa "Puertos de Colombia" Doctor Carlos Albán Holguín.

-El balance principal que puede ofrecer es el de la estructuración y organización de la empresa, el de las gestiones para la financiación de la operación y el desarrollo portuario y de los estudios para que no se improvise en esta clase de actividades. Desde el primer momento se iniciaron conversaciones con el Banco de Reconstrucción y Fomento, a efecto de lograr una financiación adecuada en las labores y en plan de diez años...de esas conversaciones se vio la necesidad de contratar firmas ampliamente experimentadas y de prestigio mundial...Para los Puertos del Océano Pacifico, se llamó a colaborar con la empresa a las firmas Dehave, Nedeco Holanda y la firma colombiana de Hidroestudios...

La tecnificación

En el aspecto de la organización, la empresa si puede presentar un brillantísimo anal. Anteriormente los puertos no contaban sino con un solo profesional, que generalmente era el gerente del puerto...fue necesario conseguir el concurso de destacados profesionales en todas las ramas en que la actividad portuaria se desarrolla para que pudieran obtener los mejores resultados. Esta prácticamente concluida la organización de los puertos, la empresa ya tiene una estructura económica y técnica. Se revisaron las tarifas porque las anteriores únicamente producían lo suficiente para atender el 60 por ciento de las necesidades...¹³²

Para diciembre de 1963, el BID otorgó el préstamo N° 770OC por US \$10 millones, cifra utilizada para el Plan de Mejoramiento Portuario iniciado en 1965, sin embargo, según el

¹³⁰Diario El País, 9 de junio de 1962. N° 4330 Pág. 4.

¹³¹Diario El País, 8 de junio de 1962.Op Cit.

¹³²Diario El País, 30 de junio de 1962. N° 4351 Pág. 1 y 23

Plan Nacional de Desarrollo titulado “*Planes y Programas de Desarrollo 1969-1972*” indicó que la falta de programación y control de las obras, y la delegación de funciones a múltiples firmas consultoras, se convirtieron en la principal dificultad para el feliz término de las obras, por el contrario, se produjo atraso y mayores costos. Para 1969, la capacidad y condiciones de operación de los puertos marítimos eran claramente ineficientes para las necesidades de importación y exportación del país.¹³³ El Estado seguía fallando en la eficacia, transparencia y auditoría en el manejo de recursos involucrados en las grandes obras de infraestructura del país.

La década del setenta inicio reviviendo el viejo debate entre el centralismo y la descentralización, durante los meses de enero y febrero la columna de El País titulada *AUTONOMIA PORTUARIA*, exigió en múltiples ocasiones, la necesidad de que los terminales tuvieran una administración autónoma, Felipe Herrera presidente del Banco Interamericano de Desarrollo BID opinó: “que la creación de autoridades portuarias que operen con autonomía, es la respuesta más adecuada para mejorar la organización y los procedimientos administrativos en estas actividades”¹³⁴

En la América Latina queda mucho por hacer para colocar a nuestros puertos en niveles de eficiencia...pues varios de ellos figuran en la lista de “los puertos lentos”, que deben soportar recargos en los fletes marítimos, debido al mayor tiempo de permanencia de las embarcaciones y al defectuoso manipuleo de carga...Muchas otras razones podrían aducirse para señalar la conveniencia de que los puertos del Pacífico y del Atlántico se manejen en forma autónoma, y no desde Bogotá a control remoto¹³⁵

Cualquier decisión hay que consultarla y está sujeta a la aprobación de las autoridades centralistas, que desconocen sus problemas específicos¹³⁶

Esta nueva presión de la opinión pública, expresaba los intereses de los empresarios de participar en las instancias locales sobre las decisiones portuarias. Las constantes quejas administrativas, promovieron la creación del Consejo de Usuarios del Terminal Marítimo y Aéreo (CUTMA), organización gremial creada el 29 de octubre que buscó aglutinar a los

¹³³ Plan Nacional de Desarrollo. Planes y Programas de Desarrollo 1969-1972. En: <https://www.dnp.gov.co/LinkClick.aspx?fileticket=urZVuyLqAWM%3d&tabid=66>. Pág. 91 [consultado en octubre 2012]

¹³⁴ Diario El País, 17 de enero de 1970. N° 7060. Pág. 4

¹³⁵ Diario El País, 29 de enero de 1970. N° 7072. Pág. 4

¹³⁶ Diario El País, 9 de febrero de 1970. N° 7083. Pág. 4

exportadores e importadores interesados en participar en los órganos decisorios de Colpuertos, En Cali el 21 de octubre de 1970 se reunieron 50 de las empresas que tenían comercio exterior, para proponer las premisas que debían guiar los estatutos de dicha organización, estas iniciativas se pueden resumir así:

- a) Ampliación de la Junta Directiva del Concejo Nacional para dar mayor cabida a los sectores vinculados al comercio exterior, de la región.
- b) Conformación de una Junta Directiva descentralizada, en el sentido de que sus miembros pertenezcan y estén directamente vinculados con cada región.
- c) Conformación de consejos consultivos regionales que puedan presentarle al Concejo Nacional los problemas de los usuarios en forma sistemática para facilitar su estudio y posterior solución.¹³⁷

Los intereses de los empresarios quedarían plasmados en la reforma legislativa de Colpuertos aprobada en 1975. Año en que el Gerente Dugand Donado en una entrevista resumió las obras realizadas:

La construcción de las obras se han venido ejecutando ininterrumpidamente desde 1964 hasta la fecha... Con el presupuesto de cuatrocientos siete millones de pesos hemos realizado obras tales como el dragado de cuatro millones de metros cúbicos que nos permitieron recuperar unas sesenta hectáreas de terreno. Este relleno nos solucionó el gravísimo problema de tugurios y nos proporcionó espacio por donde construir nuevas vías de acceso al terminal, descongestionando las estrechísimas calles de Buenaventura del tráfico pesado, edificios para servicios generales, viviendas para trabajadores y, sobre todo, se aumento considerablemente la zona urbana.

La empresa realizó la ampliación y prolongación del muelle principal aligerando grandemente el tiempo que demoraban los buques en el puerto. Así mismo, se construyó el nuevo muelle petrolero que ha permitido la agilización del cargue del petróleo.

Además se efectuó la reconstrucción, ampliación y modernización de las bodegas, la ampliación y reconstrucción de los cobertizos, la bodega para inflamables, la construcción de taller de mantenimiento, obras de alcantarillado, acueducto y energía eléctrica y se compraron equipos completos para la normal operación portuaria... La empresa ha proyectado un plan adicional de inversiones para 1970-1974, que comprende la suma de ciento ochenta y ocho millones de pesos¹³⁸

Colpuertos, como empresa estatal encargada de la administración y logística portuaria y tras haber diagnosticado el estado de los puertos, respondió al objetivo de colocar los puertos al ritmo del comercio, las dificultades presentadas son propias de la complejidad

¹³⁷Diario Occidente, 22 de octubre de 1970. N° 3170. Pág. 03

¹³⁸Diario Occidente 14 de enero 1970.N° 7057.Pag.2

de coordinar distintos entes del gobierno, del mercado y de la situación política y social a nivel internacional y nacional, los progresos en Buenaventura fueron palpables.

2.4.6. Movimiento comercial

Para mitad de la década del setenta, el puerto de Buenaventura seguía siendo el primer puerto nacional, pese a la crisis que sufrió el precio del Café, pasó de exportar 5.260.381 en sacos de 50 kilos a 5.467.161 para 1975. (Ver cuadro 7).

En total se exportó por el puerto de Buenaventura, 670.365 toneladas (incluyendo al café) que representaron el 59.5% de las exportaciones de 1972, mismo año en que las importaciones fueron de 673.224 toneladas que corresponden al 44.1%, la carga de cabotaje correspondía al 89.0% y el 51.8 % de la carga terrestre. Era la muestra del radio de acción del puerto bonaverense que cubría la parte del suroccidente, el eje cafetero y el centro del país (Santa Fe de Bogotá). (Ver cuadro 8).

Con base al estudio elaborado por la Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca –CVC- en 1970, con el objetivo de elaborar un diagnóstico de Buenaventura y sobre su resultado, construir un plan de mejoramiento financiado por el BIRF.

El estudio fue presentado en cinco partes:

- I. Diagnóstico económico.
- II. Diagnóstico físico.
- III. Diagnóstico social.
- IV. Diagnóstico administrativo.
- V. Diagnóstico global.

Específicamente el segundo capítulo de la primera parte, *actividad económica*, determinó en qué nivel se encontraba cada sector económico, a continuación se analiza la actividad portuaria y servicios relacionados. (ver cuadro 9)

Cuadro 7: Exportaciones de café por puertos de embarque 1960-1975

AÑOS	BARRANQUILLA	BUENAVENTURA	CARTAGENA	SANTA MARTA	OTROS	SACOS EN 50 KILOS TOTAL
1960	207.292	5.260.381	455.222	6.971	7.875	5.937.741
1961	192.366	4.915.802	528.135	14.489	-	5.650.792
1962	237.229	5.518.021	725.005	81.177	-	6.561.432
1963	229.747	4.906.247	821.122	175.740	817	6.133.673
1964	77.643	4.945.924	1.065.066	323.624	-	6.412.257
1965	1.102	4.307.013	787.858	555.571	-	5.651.544
1966	723	3.930.175	737.267	896.785	583	5.565.533
1967	538	4.522.883	347.397	1.223.360	-	6.094.178
1968	666	4.654.887	370.728	1.562.115	71	6.588.467
1969	271	4.544.527	358.247	1.577.958	14	6.478.017
1970	32	4.563.943	333.401	1.611.284	-	6.508.660
1971	95	4.801.399	286.027	1.481.770	-	6.569.291
1972	3.320	4.460.986	191.779	1.872.353	-	6.528.438
1973	4.176	4.824.403	210.817	1.726.872	-	6.766.268
1974	19.050	4.487.303	446.087	1.953.890	-	6.906.330
1975	17.059	5.467.161	734.853	1.955.691	-	8.174.764

Fuente: Boletín de información estadística N° 18, Federación Nacional de Cafeteros, 1978. En: Valdivia, 1991, pág. 98

Cuadro 8: Movimiento de carga por Buenaventura, 1972.

	Exportación		Importación		Cabotaje		Terrestre	
Puertos	Ton	%	Ton	%	Ton	%	Ton	%
Buenav.	670,365	59,5	673224	44,1	350219	89	1,231,313	50,8
Tumco	44858	3,9	216	0,01	3880	99	49,939	2,06
Barranq	168037	14,9	309485	20,3	6938	1,76	441,501	18,2
Tot. Nal	1,126,394	100	1,525,257	100	393,281	100	2,422,766	100

Fuente: Puertos de Colombia, cifras tomadas de Aspectos estadísticos N° 2 óp. Cit. P.51. En: Valdivia, 1991. Pág. 111.

Cuadro 9: Ingresos y gastos corrientes (1962-1971)

BUENAVENTURA Y TOTAL DE TERMINALES 1/								
	BUENAVENTURA				TOTAL DE TERMINALES 2/			
	INGRESOS	GASTOS	INGRESOS	GASTOS	INGRESOS	GASTOS	INGRESOS	GASTOS
	(mill. \$)	(mill. \$)	(mill. \$)	(mill. \$)	(mill. \$)	(mill. \$)	(mill. \$)	(mill. \$)
1962	45.6	33.4	18.97	13.80	101.7	71.0	27.70	16.48
1963	66.6	40.8	29.35	17.98	146.8	99.2	35.19	23.78
1964	75.4	45.5	33.27	20.07	173.9	123.8	38.06	27.09
1965	92.3	52.9	43.70	25.04	204.5	138.1	50.73	34.25
1966	149.9	79.6	53.80	28.57	349.6	207.4	65.75	39.00
1967	127.3	83.4	50.71	93.22	289.0	203.2	65.02	46.14
1968	145.4	98.7	51.98	35.28	349.3	255.1	67.56	49.34
1969	190.3	180.9	72.66	49.90	455.0	347.0	88.42	67.42
1970	241.4	132.8	85.93	47.27	580.0	370.9	105.92	67.72
1971	259.1	169.4	85.11	55.65	643.8	467.0	111.45	80.84

Fuente: Contraloría General de la República y División General del Presupuesto e Informes de Colpuertos.

1/ las cifras por toneladas se han obtenido incluyendo en el tonelaje movilizado tanto la carga de importación y exportación, como la carga de cabotaje, terrestre y fluvial manipulada por el terminal (CF. Cuadro N°1) de la dinámica de subdesarrollo de Buenaventura.

2/ No incluye Tumaco. En: Corporación Autónoma Regional del Cauca, Plan de Desarrollo Integral de Buenaventura, libro I- Diagnóstico, parte II Actividad económica demografía, CVC, pág. 52.

El cuadro 9 indica, que tanto los ingresos como los gastos corrientes son inferiores con respecto a los demás terminales, situación dada por la naturaleza exportadora del puerto de Buenaventura. El país siguió fortaleciendo el proceso de desarrollo, a partir de la promoción de exportaciones, una política de fomento fue el menor costo en las tarifas portuarias para los exportadores¹³⁹, siendo los ingresos limitados, los gastos eran acordes al tipo de carga y a la eficiencia del puerto. El aumento de los ingresos durante la década del 60 obedece al comportamiento económico, es decir, aun incremento de exportaciones y principalmente a la devaluación del peso frente al dólar, debido a que el pago de la tarifa era en dólares. (Ver cuadro 9).

Con respecto, a la dinámica interna de COLPUERTOS Buenaventura, la CVC muestra, como se ha descrito en párrafos anteriores, que Colpuertos era la principal fuente de trabajo con 2.780 trabajadores, salario que dependía del tipo de contratación y de la función que se realizaba, en su totalidad el 65% de los costos era representado por la remuneración de trabajo, sus efectos dinamizaban la economía familiar y social. El porcentaje de saldo bruto de operación, expone que la actividad portuaria no funcionaba con pérdidas. (Ver cuadro 10).

¹³⁹Para 1972, el descargue de importación equivalía US \$4.20, contrario al cargue de exportación US \$3.50, ambos por tonelada. En Corporación Autónoma Regional del Cauca, Plan de Desarrollo Integral de Buenaventura, libro I- Diagnostico, parte II Actividad económica, CVC, 1975. pág. 53.

Cuadro 10: Resumen de algunas variables del servicio portuario, 1971
Buenaventura

Personal ocupado	2780	
Ingreso por servicio		243.900.0
Gastos		164.200.0
De personal	107.300.0	
De prestaciones sociales	34.100	
Otras prestaciones	11.300	
Materiales	8.000	
Mantenimiento y Reconstruccion de obras civiles	1.100	
Gastos financieros	300.0	
Gasto de origen diverso	2.100	
Saldo bruto de operación		79.700
Inversiones y otros		87.200
Valor agregado (estimado)		232.400

Fuente: comentarios sobre la situación del terminal Marítimo B/ventura, Colpuertos, mayo de 1972.
En: Corporación Autónoma Regional del Cauca, Plan de Desarrollo Integral de Buenaventura, libro I- Diagnostico, parte II Actividad económica, CVC, pág. 51.

Finalmente, la infraestructura contaba con 13 atracaderos, 55.900 M2 de patios pavimentados (en proceso 200.600 m2), 66.462 bodegas de las cuales 12.699 con cobertizo y disponía de 236 unidades de equipo (elevadores, tractores y grúas) con 62 fuera de servicio¹⁴⁰

2.5. Situación Socio económica de Buenaventura, década 1970

Para 1973, la población de Buenaventura fue de 103.675 habitantes, que correspondía a 49.511 hombres y 54.164 mujeres, el 57% atañe a población joven entre 0 y 19 años de

¹⁴⁰ Valdivia, Óp. Cit. pág. 111-112

edad, el 36% a población adulta entre 20-49 años de edad y el 7% corresponde a la población entre 50 años en adelante¹⁴¹

El comportamiento demográfico se relaciona con los cambios económicos del país, durante el período de mayor auge cafetero, la tasa de crecimiento del municipio fue 5.6%, posterior al auge cafetero descendió hasta llegar al 4.4%, entre 1951-1964 la tasa fue de 3.55%.¹⁴²

La dinámica de empleo analizada por la CVC concluyó lo siguiente: la mayoría de la población en edad activa para trabajar, se ligó laboralmente al puerto (principal fuente de trabajo), otras ofertas laborales fueron los servicios relacionados con Colpuertos, se destaca, en primer lugar a los agentes de aduana, los intermediarios encargados de las diligencias oficiales para legalizar la mercancía, para 1972 se registraron 33 agencias (exceptuando la agencia de FEDECAFE) que proporcionaban 400 empleos. La aduana pese hacer una actividad que recaudaba para la Hacienda Nacional y sus gastos correspondían al gobierno, fue una actividad importante porque empleó 546 personas en actividades de: aforo, liquidación y resguardo, lo que representó el 30.9% del recaudo nacional en 1970.

Otras actividades económicas fueron: los transportes (carretera, ferrocarril y marítimo), bancaria (créditos destinados a: consumo 31%, construcción y vivienda 16% y servicios públicos 5.5%), industria local (alimentos, prendas de vestir y muebles) de carácter doméstico, sin mayor nivel de procesamiento, astilleros, maderera (problemas de suministro) y pesca, todas sin mayor efecto, su radio de comercio era local¹⁴³

Una variable que explica, el comportamiento demográfico y económico es la vivienda, está refleja en su aspecto físico la relación con el medio ambiente, que en su normalidad es un clima húmedo, no propicio para las viviendas del canon departamental, en otras palabras, exige un cambio de material para la construcción de viviendas, pero ante todo exige una política de construcción de viviendas para resolver el problema de

¹⁴¹ Ibíd. Pág. 117

¹⁴² Corporación Autónoma Regional del Cauca, Plan de Desarrollo Integral de Buenaventura, libro I-Diagnostico, parte VI demografía, CVC, 1975. pág. 1-3.

¹⁴³ Corporación Autónoma Regional del Cauca, Plan de Desarrollo Integral de Buenaventura, libro I-Diagnostico, parte II Actividad Económica, CVC, 1975. pág. 20-30.

hacinamiento, socialmente para 1975 existieron 15.800 viviendas, ubicadas en 462 hectáreas, es decir, que el promedio por hectárea fue de 34.4 viviendas.

El 90.5% está ocupado por vivienda y vías estrechas e irregulares. Esto lleva a que las áreas verdes en la ciudad sean casi inexistentes... la ubicación de la vivienda no obedece a norma logística alguna, lo que le da un aspecto caótico y desordenado a la ciudad¹⁴⁴

La educación está íntimamente ligada a las necesidades y funciones de la economía, en otras palabras, la educación no actúa de manera independiente, su objetivo es emplear y transmitir un cuerpo de conocimientos que contribuyan a formar recursos humanos que desarrollen la economía, en este caso, la bonaverense. En 1972 (con la constante de niños mayores de siete años), existían 10.283 analfabetas, es decir un 15%, del cual el 1.2% pertenecía a la población blanca, de bajos recursos y el 13.8% restante correspondía a niños no blancos¹⁴⁵

El mayor problema educativo no es el índice de alfabetismo y escolaridad, el problema se centró en la falta de coordinación entre el aparato productivo carente de profesionales y los centros de estudios encargados de formar el recurso humano. El centro de la economía lo comprendía la actividad portuaria, sin embargo, el puerto no era capaz de absorber la totalidad de la mano de obra, por tanto el sector terciario: comercio, servicios y finanzas, absorbió el 39.8% de la población ocupada, para 1973 el sector informal y de subsistencia empezó hacer presencia, que crecería en las próximas décadas, como un problema nacional.

El crecimiento demográfico aunque descendió en los últimos años, seguía siendo un problema, porque la ciudad no brindaba opciones de trabajo distintas a la actividad portuaria, la escasez y hacinamiento en las viviendas era un problema que se reflejaba en la salubridad de la población. Todas estas dificultades eran compromisos que el Estado no asumió, por el contrario su comportamiento fue discontinuo por la baja tasa de inversión en la sociedad bonaverense, que no estuvo al nivel de la inversión tecnológica y productiva del puerto. Así, el proyecto de modernización iniciaba incompleto, porque

¹⁴⁴ Ibid. Parte VII, pág. 5.

¹⁴⁵ Ibid. Parte VIII Pág. 11-13.

aunque el puerto de Buenaventura registraba la mejor actividad a nivel nacional, el progreso social no se percibía.

Finalmente, el estudio de la CVC sintetizó la situación económica en los siguientes ejes:

- La economía de Buenaventura depende fundamentalmente de una sola actividad: venta de servicios portuarios y servicios complementarios.
- La participación de la agricultura en el área próxima a la ciudad misma es prácticamente nula.
- Existe una baja participación de la actividad basada en la explotación de recursos naturales del área.
- El desarrollo industrial manufacturero es casi despreciable.
- El grado de autonomía económica es mínimo.
- Existe una baja estabilidad de la actividad económica como resultado de los elementos anteriores¹⁴⁶

A lo anterior, se concluye, que las condiciones de desarrollo en el puerto de Buenaventura seguían siendo precarias, el servicio portuario era el motor de la economía, esta dependencia no tuvo efecto dinamizador en la economía local, porque el desarrollo del puerto obedece a dinámicas del mercado mundial, y tuvo poco efecto multiplicador en la zona, las necesidades básicas de la población no eran resueltas por la baja productividad agrícola, a demás no existieron políticas de desarrollo industrial, manufacturero, agrícola entre otras, que se convirtieran en opciones de empleo para la población económicamente activa que eran 20.382 habitantes, de los cuales 18.651 corresponden a empleados, entre los que se distinguen en mayor porcentaje los trabajadores independientes con un 22.59%, su empleo es poco estable y de baja remuneración, deben ser mejor catalogados como el sector informal, el sector obrero representa 17.08 % y el trabajador familiar sin remuneración representa el 14.52%¹⁴⁷ Lo anterior es una muestra de la débil estructura económica de Buenaventura.

Colombia experimentó en medio de la democracia restringida del Frente Nacional, el mayor crecimiento económico impulsado por el Estado, se observó durante estos quince años 1960-1975 un empleo activo, un incremento en las exportaciones y un cambio hacia la sustitución de bienes intermedios que implicaron mayor elaboración, en general el país

¹⁴⁶ Ibíd. II pág. 1-2

¹⁴⁷ Ibíd., III, pág. 3.

se urbanizó y se industrializó a excepción de bienes de capital. El puerto de Buenaventura funcionó bajo un esquema organizativo a nivel nacional y público, se había transformado físicamente desde que se creó Colpuertos y fue apto para el incremento de la exportación de azúcar vallecaucana, sin embargo, se denota un rezago en el proceso de modernización y fue la falta de integración económica de la población con su entorno. La dificultad planteada ha sido analizada históricamente por Corredor:

Lo que diferencia a las sociedades hoy llamadas modernas de aquellas aglutinadas en el confuso término del Tercer Mundo es que las primeras tuvieron la experiencia de una modernización desde abajo, por cuanto afirmaron su derecho de estar allí por sus propias razones. Las segundas fueron avasalladas por la dinámica del mercado mundial, haciendo de la modernización un proceso “desde arriba”, en el cual el espacio público y la organización política fueron trazados con base en planos ajenos a las características de su terreno¹⁴⁸.

La identificación del problema, se halla en que el proceso de modernización fue excluyente e impuesto en beneficio del capital extranjero y de los oligopolios nacionales, los damnificados con este incompleto proceso de modernización fue la sociedad que no avanzó conforme a él, esta dificultad se desarrollará en el próximo capítulo.

Los años venideros a 1975 serían totalmente distintos, marcados por una reestructuración del modelo de desarrollo que excluyó al Estado de la economía y exaltó al sector privado como administrador del desarrollo nacional, el puerto de Buenaventura sería gravemente afectado por la nueva estrategia de desarrollo, el neoliberalismo.

¹⁴⁸ Corredor. Consuelo Óp. Cit. Pág. 54

CAPITULO 3: HACIA OTRO ENFOQUE DE MODERNIZACIÓN, EL SUSURRO DEL NEOLIBERALISMO EN EL DECLIVE DE COLPUERTOS 1975 A 1990

La mitad de la década del setenta representa el quiebre entre el crecimiento económico y la recesión en que estuvo sumergida la economía colombiana y el mundo en general. Este nuevo escenario puso en discusión el papel del Estado interventor, señalado de ser uno de los factores de la crisis que no permitieron la modernización de la nación. Ésta nueva concepción del Estado es muy distinta a la descrita en el capítulo anterior, en donde se concluía que el desarrollo económico se había logrado por la actividad estatal, un ejemplo al respecto, lo constituyó Colpuertos, que como empresa pública había logrado avanzar en el comercio portuario.

El presente capítulo expone en el marco de la recesión mundial, cómo la estrategia de sustitución de importaciones es evaluada, criticada y reemplazada por otro modelo de desarrollo, el neoliberalismo, que también buscó la modernización para la nación colombiana. El puerto de Buenaventura como un bien que representa el modelo de desarrollo endógeno fue objeto de cambios administrativos que perjudicaron la existencia de Colpuertos.

3.1 El mundo unipolar y el establecimiento de las leyes del mercado

La década del setenta marcó para la mayoría de las naciones una ruptura de la prosperidad vivida desde 1945. El mundo sería participe de un periodo marcado por el desempleo, la inflación, el endeudamiento y las constantes crisis económicas que impidieron recuperar la estabilidad propia de las décadas anteriores (1945-1970). Mientras el mundo se debatía sobre cómo enfrentar la crisis generada por el alza en el precio del petróleo, el panorama político también se transformó por la derrota de la Unión Soviética en 1989 como representante del socialismo en el mundo. La victoria de Estados Unidos significó el empoderamiento del capitalismo como sistema imperante de las relaciones sociales y económicas.

El fin de la guerra fría configuró para 1990 las relaciones políticas y económicas entre Estados Unidos y el resto de naciones. Antes de decantarse la Guerra Fría, la Unión Soviética y Estados Unidos habían optado por disminuir las tensiones con el uso de la

diplomacia, una muestra de ello fue la firma en 1972 de dos tratados de limitación de armas nucleares estratégicas (SALT I y II), y el proyecto de pruebas Apolo-Soyuz fue la primera misión espacial con participación de ambas naciones.

Sin embargo, lo anterior no significó paz absoluta. El conflicto en 1978 de Afganistan, demostró como en una República Democrática de corte socialista, las guerrillas opositoras (ayudadas por Estados Unidos), se unificaron con el resto del pueblo afgano para defender la soberanía ante la Unión Soviética, que había invadido el territorio con tropas y asesinado a su máximo dirigente Amin.

Este último acontecimiento bélico, desnudó la política de la Unión Soviética, sus principales inversiones se dieron en el campo de la ciencia y la tecnología aplicada a la industria pesada: armas entre las que se hallaban los misiles balísticos intercontinentales y misiles balísticos lanzados desde submarinos, transporte, equipos de comunicación y espionaje, lo anterior para demostrar su poderío mundial a través del crecimiento de su zona de influencia, sin importar los métodos utilizados como la invasión de tropas a territorios que exigían su soberanía. Es tal vez esta táctica la que condenó a la Unión Soviética a la derrota, pues los sectores de bienes básicos y alimenticios fueron abandonados, colocando a la población ante una escasez y crisis alimentaria. Hobsbawm, explica que:

...desde mediados de la década de los setenta que el socialismo de planificación centralizada necesitaba reformas urgentes. Y a partir de 1970 se evidenciaron graves síntomas de auténtica regresión...la entrada masiva de la Unión Soviética en el mercado internacional de cereales y el impacto de la crisis petrolífera de los setentas representaron el fin del <<campo socialista>> como una economía regional autónoma, protegida de los caprichos de la economía mundial.¹⁴⁹

En el capítulo anterior se explicó que la Unión Soviética realizó unas reformas dirigidas a disminuir la interferencia del Estado y delegar más poder e incentivos a los directores de fábricas con el objetivo de aumentar la productividad, éstas mismas se consolidaron en la década del ochenta, además, el deterioro de la política agraria se agudizó, los datos de Derek lo comprueban: “en 1971, la población empleada en la agricultura había disminuido

¹⁴⁹Hobsbawm. Erik. Capítulo XIV: Las décadas de crisis. En: Historia de siglo XX 1914-1991, Crítica, Barcelona, 2008. Pág. 418.

al 26 por 100 y en 1980 estaba situada en el 14 por 100”¹⁵⁰, en pocas palabras, la productividad agrícola no estuvo a la altura de las necesidades del desarrollo industrial.

Todas estas reformas sucumbieron en la década del ochenta. La calidad de vida no se mejoró para los habitantes urbanos y el comercio con Europa occidental se incrementó fragmentando la economía socialista. El rezago tecnológico palpable fue reconocido y se buscó resolverlo mediante la importación de maquinaria y equipos de Europa occidental para lograr desarrollar industria nacional y luego exportar. El plan no funcionó según Derek:

Europa oriental carecía simplemente del personal preparado y de la infraestructura económica adecuada para absorber correctamente la tecnología occidental y, en consecuencia, fabricar productos competitivos. Se malgastó y desperdició un gran volumen de préstamos occidentales.¹⁵¹

Así, el endeudamiento, la escasez de alimentos y el desarrollo precario en tecnología y bienes de consumo durables, en otras palabras, el deterioro de la calidad de vida en las distintas naciones, conllevó al desmembramiento de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, URSS, en 1989.

Aunque la Unión Soviética no estuvo muy afectada por la subida de los precios del petróleo¹⁵², el resto del mundo si se vio fuertemente sacudido cuando La OPEP (Organización de Países Exportadores de Petróleo), actuando en calidad de cartel, aumentó en 1973 los precios del petróleo; esta acción desencadenó inmediatamente un incremento de los precios del combustible y esto se trasladó a todos los bienes, principalmente afectó a la industria intensiva en energía.

La crisis del petróleo, como es conocida, transformó la economía mundial por cuanto el periodo anterior (1945-1975) se caracterizó por: la oferta barata y abundante de materias primas y energía, bajas tasas de inflación, estabilidad monetaria, difusión de mejoras técnicas en sectores manufactureros, oferta elástica de trabajo, elevadas tasas de

¹⁵⁰ Derek. Óp. Cit Pág. 292

¹⁵¹ Ibíd. Pág. 298

¹⁵² La Unión Soviética era productora de petróleo y se autoabastecía.

inversión y altos niveles de demanda, entre otras¹⁵³. El nuevo periodo estuvo marcado por el desempleo y la inflación.

El control de la inflación y la estabilidad de la balanza de pagos fueron la prioridad de los gobiernos, en detrimento del crecimiento y la política de pleno empleo. La producción manufacturera presentó para ésta década una saturación que al combinarse con la crisis del petróleo y con los avances tecnológicos generó un creciente desempleo. El sector de servicios y el público estuvieron asumiendo este desplazamiento pero no fue suficiente.

El gasto público empezó a ser cuestionado por reducir el potencial productivo, por no incentivar para invertir y por la asignación ineficiente de recursos¹⁵⁴. La discusión sobre la rígida estructura económica se profundizó en la década del ochenta. Derek cita a la OCDE al respecto:

la experiencia ha demostrado repetidas veces que las expansiones no pueden mantenerse, y el coste de las recesiones subsiguientes es muy alto, cuando los componentes estructurales de las economías funcionan mal¹⁵⁵

Posterior al estudio de la OCDE, los gobiernos optaron por liberalizar más los mercados y establecer reformas estructurales en el campo industrial, agrícola, financiero y transporte. Con respecto al mercado laboral, éste se flexibilizó en detrimento de los trabajadores al perderse la estabilidad, por la privatización de empresas estatales y la regulación y disminución del salario mínimo. Además se redujo considerablemente el sector público.

Finalmente, el mundo inicia una nueva etapa determinada por las leyes del mercado, la estabilidad y prosperidad de las décadas pasadas no se consiguieron en los años siguientes, lo que se mantuvo constante fueron las crisis cíclicas propias de una economía mundo, que especializa a las naciones en cierta productividad para lograr una complementariedad en el mercado, pero este mercado no es perfecto al presentarse un intercambio desigual. Bajo el anterior escenario ingresan las naciones que antes pertenecieron a la Unión Soviética. La competencia por conquistar mercados de bienes y servicios fue la base de los nuevos gobiernos después de 1990.

¹⁵³ Ibid. Pág. 240.

¹⁵⁴ Ibid. Pág. 242.

¹⁵⁵ Ibid. Pág. 276

3.2 Los nuevos gobiernos abogan por el desmonte del papel estatal en la economía nacional

Colombia pasa del Frente Nacional a elecciones democráticas, en las que los mismos partidos políticos tradicionales (liberal y conservador) siguieron orientando la política del país. Atrás quedó el conflicto partidario, porque en la práctica los dirigentes de ambos partidos crearon todo un escenario de desprestigio, en contra del modelo de desarrollo basado en la estrategia de sustitución de importaciones para lograr reemplazarlo por un modelo basado en la apertura económica; estrategia que consistió en restringir al Estado de la economía.

El primer gobierno después de finalizado el Frente Nacional, fue encabezado por el liberal Alfonso López Michelsen (1974-1978), seguido por el también liberal Julio Cesar Turbay (1978-1982). El primero llamó a su plan de desarrollo *Para Cerrar la Brecha*, que tal y como lo expresó:

tiene como orientación cerrar las brechas que el modelo tradicional de desarrollo ha creado. Se espera reducir la brecha entre el campo y la ciudad, la brecha entre los barrios ricos y los barrios pobres, la brecha entre quienes tienen acceso a los servicios de salud y educación y los analfabetos y desnutridos¹⁵⁶.

El segundo denominó el plan de desarrollo, *Plan de Integración Nacional*, descrito como:

el plan de acelerar el crecimiento y aumentar la solidez económica, social, política y administrativa del país utilizando para ello de una parte, la descentralización y la autonomía regional y, de otra, la integración física entre las distintas regiones y con el resto del mundo...¹⁵⁷

El gobierno de Michelsen, estuvo dirigido a modernizar el campo, por lo tanto, sujetó la inversión del Estado a actividades industriales encaminadas a la explotación de recursos naturales (economía extractiva y básica). Por el contrario, las actividades distintas al agro serían responsabilidad del sector privado. En la década del setenta era perceptible un

¹⁵⁶Plan Nacional de Desarrollo 1974-1978. Para Cerrar la Brecha. En: https://www.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/GCRP/PND/Lopez_Presentacion.pdf. [Consultado en diciembre de 2012]

¹⁵⁷Plan Nacional de Desarrollo 1978-1982. Plan de Integración Nacional (PIN). En: https://www.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/GCRP/PND/Turbay_Presentacion.pdf [Consultado en diciembre de 2012]

rezago entre la industria destinada a bienes durables e intermedios y la industria dedicada al agro, el triunfo de la modernización económica se fundaba sobre el avance de los dos, no obstante, el campo estuvo determinado en su mayoría por el cultivo del café y la industria manufacturera no alcanzó una sustitución total.

Para el desarrollo de la agricultura y de la industria era básica la intervención del Estado, pero desde el gobierno de López Michelsen, la premisa de reemplazar el Estado por el sector privado en ciertos sectores productivos, colocó a debatir desde el ámbito político ¿cuál debía ser el papel del Estado en la economía? Discusión que profundizó en el siguiente gobierno de Turbay, en el cual propuso la vinculación del sector privado en los servicios públicos y además promovió la apertura gradual de la economía para incentivar la competencia y disminuir la concentración monopólica.

Los dos anteriores planes de desarrollo se distinguen de los pasados, por tanto restringen el papel del Estado en la economía, y en su reemplazo, el sector privado fue exaltado como promotor de desarrollo. Esta tendencia se relaciona con la desaceleración de la economía nacional, proceso definido por Ocampo para los años entre 1974-1980, como: *Bonanza de divisas y Crisis industrial*, en otras palabras, explica que el periodo estuvo caracterizado por desmontar la participación directa del Estado en la creación de empresas, en materia comercial se redujo progresivamente los aranceles (a comienzos de los ochentas el arancel promedio era 26%, contra 65.6% en 1964 y 48.5% en 1973), se elevó el costo de los créditos y se descuidó la promoción de exportaciones al transformar el IFI en un intermediario financiero y disminuir el valor de los CAT¹⁵⁸.

La crisis industrial nacional se relacionó con el cambio económico mundial que erosionó décadas de prosperidad, cada país avanzó en su proceso industrial. Pronto el mercado se encontró saturado de manufacturas, de modo que fue necesario desarrollar otros renglones industriales, para competir en el mercado internacional; éste proceso sería obstaculizado por Estados Unidos, principal aliado económico de Colombia que producía toda clase de bienes y los exportaba hacia las naciones periféricas, su economía se cimentaba en exportar bienes terminados e importar materias primas o bienes de primer y segundo renglón, por consiguiente, de desarrollarse industrias como la colombiana, perdería competencia y mercados. Ésta es la razón por la que Colombia debió abandonar

¹⁵⁸ Ocampo. Historia Económica de Colombia. Óp. Cit. Pág. 269

su proyecto de industrialización y optar por otro modelo enfocado a garantizar el mercado de bienes extranjeros.

La desaceleración industrial en la década de los ochenta es explicada por Álvaro Camacho, Jorge Orlando Melo, José María Rojas y Alberto Corchuelo, a partir de los siguientes factores:

1. El proceso de liberación de importaciones, preferencialmente en las ramas de textiles, confecciones, automotriz, y metalmecánica...
2. El comportamiento de los empresarios ...a pesar de las grandes facilidades de importación de maquinaria ...no adoptaron un actitud positiva y dinámica hacia la introducción de innovaciones tecnológicas, de tal forma que el ritmo de crecimiento ha sido muy leve, afectándose la capacidad competitiva de la industria.
3. Reducción en el ritmo de crecimiento de las exportaciones industriales.
4. La fuerte contracción de la demanda agregada de la economía inducida por la política económica, dentro de condiciones de costos crecientes y mayores precios.
5. Las contracciones de crédito bancario y las tasas de interés ocasionando también efectos negativos sobre la tasa de ganancia¹⁵⁹

De los factores anteriormente expuestos, se profundizará en el comportamiento de los empresarios, porque fueron unos de los ganadores con el proceso de modernización basado en la sustitución de importaciones, porque lograron mediante éste marco de economía proteccionista, fusionar capital industrial, financiero y comercial, con la ventaja de tener garantizado el mercado doméstico, los empresarios diversificaron sus negocios hasta convertirse en conglomerados a partir de la centralización y concentración de capital. Se esperaba que las tasas de ganancias se reinvirtieran en la misma empresa o en otras, pero por el contrario las ganancias se dirigieron al sector financiero, según Álvaro Camacho, Jorge Orlando Melo, José María Rojas y Alberto Corchuelo:

Capital que no se ha revertido en un proceso de inversión de capital productivo sino en activos financieros, lo que ha producido una transformación radical en los derechos de propiedad y en la distribución del ingreso entre ganancias y salarios.¹⁶⁰

¹⁵⁹ Camacho Alberto, Melo Jorge Orlando, Rojas José María y Corchuelo Alberto, Colombia en la década de 1980: hacia una caracterización de la coyuntura histórica en Colombia. En: Sociedad y Economía: el Valle del Cauca y Colombia, Universidad del Valle, Cali, 2007. Pág. 32

¹⁶⁰ Ibíd. pág. 42.

La actividad financiera transformó la estructura económica nacional, los renglones que pierde la industria son ocupados por el sector de servicios y el financiero, actividades que no crean la misma generación de empleos, inclusive disminuyen el número y calidad de los mismos, además no generan mayor valor agregado y por tanto, poco aportan al conjunto de la economía nacional.

Una característica de este periodo es que el Estado para evitar una crisis generalizada en la economía, promovió proyectos urbanos financiados con préstamos externos, según Corredor:

El país, se embarco desde entonces, en unos megaproyectos que comprometieron cuantiosos recursos públicos con cuotas de endeudamiento externo crecientes y con una importante participación de la inversión extranjera directa, en condiciones bastante onerosas para el país. Entre 1978 y 1982, la deuda externa pública creció en un 110%¹⁶¹

En las décadas siguientes, el país vivió una desindustrialización que provocó una crisis social, en la que el desempleo sería la característica principal, este problema fue abordado por los planes de desarrollo de Michelsen y Turbay, pero las propuestas fueron de carácter coyuntural (plan masivo de obras de construcción) que no resolvieron el problema estructural del desempleo. La escasa oferta de empleo chocó con una población creciente en edad de trabajar, lo cual reflejó un obstáculo para la modernización. Era necesario avanzar en el desarrollo de industria nacional, invertir en procesos educativos y en el sector de la ciencia y la tecnología, pero al contrario, los gobiernos se basaron en el endeudamiento para promover el sector de servicios como fuente de empleo. Lo anterior obedeció a la nueva configuración del comercio mundial descrita en párrafos atrás, el resto de población que no se vinculó con el sector público se insertó en el sector informal, descrito por Álvaro Camacho, Jorge Orlando Melo, José María Rojas Y Alberto Corchuelo:

Conjunto de población que, carente de empleos estables, de seguridad social y cualesquiera formas de asistencia se dedica a la venta de mercancías y prestación de servicios que el capital no ha penetrado aun de un manera directa. La venta de comestibles, cigarrillos, golosinas y vestuario esta mayoritariamente en manos de vendedores ambulantes¹⁶²

¹⁶¹ Corredor, Óp. Cit. Pág. 239

¹⁶² Ibíd. Pág. 20

El sector informal en 1980 absorbió el 65% del crecimiento de empleo del país,¹⁶³ éste fenómeno se incrementó con el tiempo cuando se dismanteló otra fuente de empleo: el narcotráfico o la también llamada economía subterránea, constituida por la exportación de marihuana y cocaína. El dinero que ingresaba promovía comercio en urbanizaciones, centros comerciales, negocios barriales, entre otras actividades que suscitan una dinámica de empleo.

La actividad ilícita de las drogas fue un problema que tuvieron que enfrentar los siguientes gobiernos, el del conservador Belisario Betancourt (1982-1986) y el del liberal Virgilio Barco (1986-1990). Todo el periodo estuvo marcado por el conflicto de los carteles de la droga (Valle versus Antioquia), y por los procesos de paz inconclusos entre grupos guerrilleros y el Estado. El Plan de Desarrollo de Betancourt, *Cambio con Equidad*, elaboró una política basada en el reconocimiento del carácter cambiante del mundo y la interconexión de los países entre sí; con dichos preceptos los ejes del plan se basaron en dar equidad en los cambios, el objetivo general fue la reactivación económica, como lo indica Ocampo:

el gobierno se mostró entonces renuente a disminuir el gasto público, emprendió un plan masivo de vivienda popular y operó sobre el sector externo con un conjunto diverso de políticas: una devaluación más rápida, un aumento en los subsidios a las exportaciones (transformados en Certificados de Reembolso Tributario, CERT, 1983), una elevación de los aranceles y un creciente control a las importaciones.

Finalizado el periodo de Betancourt, se frenó parcialmente el deterioro externo, fiscal, financiero e industrial, sin embargo, medidas como la protección al mercado interno se desmontó en 1985.

El siguiente Plan de Desarrollo denominado *Plan de Economía Social* del gobierno de Virgilio Barco, expuso la necesidad de un nuevo Estado, de un nuevo país:

La economía social es un programa que exige un cambio político. Requiere no sólo que se establezcan relaciones diferentes entre la ciudadanía y el Estado y entre los partidos políticos y la

¹⁶³ *Ibíd.*

administración, sino además, que se modifiquen las formas y las metas de la intervención del Estado¹⁶⁴

El objetivo fue una Colombia menos desigual y más justa, teóricamente es el plan que plantea un cambio de modelo de desarrollo conforme a los cambios internacionales, ésta nueva propuesta de Estado se legitimaría en 1991 con la nueva constitución política.

Es notable en el plan la crítica a las limitaciones del esquema tradicional de desarrollo, se promueve una transformación del Estado en donde su intervención queda sujeta al libre desenvolvimiento de la economía, en otras palabras, “esta intervención es compatible con una creciente dinámica de la iniciativa privada, limitada por la obligación de acatar el mandato constitucional de cumplir los deberes sociales de los particulares¹⁶⁵”. Las anteriores premisas son las bases de la nueva estrategia de desarrollo, la apertura económica, se consolidó y se manifestó en todos los aspectos sociales, económicos y políticos de la nación a partir de 1991.

Finalmente, el periodo comprendido entre 1975-1990, es catalogado como un periodo de transición donde se abandonó a la sustitución de importaciones y se acogieron los principios neoliberales. Cuatro fueron los presidentes que gobernaron la nación, independientemente del partido político al que pertenecieron y a las diversas particularidades que afrontaron del devenir económico y social. El periodo muestra un quiebre en la historia del país, la desaceleración de la economía percibida por el continuo crecimiento del desempleo, la aparición del sector informal, el fortalecimiento del narcotráfico, fueron actividades que configuraron la economía nacional.

3.3 Crisis industrial y dependencia del azúcar en el Valle del Cauca

El Valle del Cauca durante el próspero periodo de 1960 a 1975 se caracterizó por el incremento de la exportación de azúcar, la creación de nuevas empresas en Yumbo, Tuluá y en la zona franca de Palmaseca. Además, los distintos eventos culturales y deportivos catalogaron a Cali como una ciudad cívica. Después de 1975 como reflejo de

¹⁶⁴ Plan de Desarrollo Nacional 1982-1986. Plan de Economía Social. En: https://www.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/GCRP/PND/Barco_Prologo.pdf [consultado en enero 2013]

¹⁶⁵ Ibíd. pág. 11

la situación nacional, la economía vallecaucana presentó desaceleración con graves efectos sociales.

Atrás quedó la vocación manufacturera del Valle del Cauca, el desempleo y la tercerización de la economía serían las constantes entre 1975 a 1990, lo primero que ocurrió fue una caída lenta del crecimiento anual departamental, que pasó del 6.28% en 1986 a 5.62% en 1988¹⁶⁶. Sin esperanza de subir, cae aun más en la década del noventa. Lo que se percibe es un estancamiento y una lenta disminución de producción industrial, en su reemplazo, el sector de servicios, el informal y la economía subterránea, configuran el más alto porcentaje del PIB.

A causa del crecimiento de la población en edad de trabajar y de la migración de habitantes de otros municipios, el desempleo creció, en palabras de Vásquez:

El desempleo se elevó de 41.331 en 1976 a 52.621 en 1979. Este incremento de 11470 desempleados en tres años se debió fundamentalmente a que 10.849 personas engrosaron la población económicamente activa en el mismo periodo mientras los 621 restantes resultaron de una mayor participación de la población en el mercado de trabajo¹⁶⁷

En el mismo sentido, la pérdida de empleos fue reemplazada por el trabajo independiente. Éste factor es un aspecto histórico cultural de la ciudad de Cali, Vásquez lo explica así:

Como ciudad receptora de inmigrantes de la región del Pacífico colombiano y de campesinos, no habituados a la relación de dependencia de un patrón, ni acostumbrados a la disciplina fabril, se fue formando históricamente en Cali una mentalidad que valora la autonomía y constituyen condición subjetiva favorable a las actividades los “cuenta propias”...entre 1976 y 1979 el 30.9% al aumento del empleo¹⁶⁸

La transformación física de la ciudad de Cali, es una muestra del cambio productivo, las calles y avenidas se fueron decorando con el sector informal, con hipermercados o centros comerciales, nuevos patrones de consumo se instalaron en la cultura, Vásquez expone este cambio como un traumatismo de fin de siglo:

¹⁶⁶ Cámara de Comercio de Cali, Resumen Ejecutivo. En: Revista Observatorio social y económico del Valle del Cauca N°3, Diciembre 2001. Pág.

¹⁶⁷ Vásquez. Historia de Cali siglo XX en el siglo 20 sociedad, economía, cultura y espacio. Óp. Cit. Pág.299

¹⁶⁸ *Ibíd.*

presencia de una proliferación amplia y diversificada de nuevos bienes de consumo expuestos en las pantallas de televisión y en las seductoras vitrinas de los hipermercados. A este fenómeno se asocio la formación de una extensa y heterogénea gama de apetencias y gustos individuales que produjo cambios significativos en los patrones de consumo¹⁶⁹

La vocación del sector de servicios de la economía vallecaucana fue fortalecida con la aparición del cartel del Valle. Dos aspectos se distinguen de este sector económico: el primero es que fue una fuente de empleo y segundo, es que alentaron la sociedad de consumo, proceso expuesto por Vásquez de la siguiente forma:

La seducción de la “sociedad de consumo” chocó con los limitados ingresos de los sectores populares y de las capas medias de la población, con las odiosas exclusiones sociales y con la rigidez de los procesos de movilidad social...En este contexto irrumpió el narcotráfico...alentó el despliegue de la sociedad de consumo: los autos modernos con vidrios polarizados, las poderosas camionetas, las veloces motos...¹⁷⁰

Con respecto a la oferta laboral, el capital narco se filtró en múltiples actividades industriales y de servicios, este eslabón permitió amortiguar la crisis en el país. Los sectores de inversión narco fueron descritos por Nereo:

Del total de unas y otras, el 19.8% corresponde al subsector de servicios personales, donde son más representativos los moteles, servitecas, griles, gimnasio, “boutiques”.

El 13.0% corresponde al subsector de servicios financieros e inmobiliarias. Son relevantes en el las casas de cambio. El 6.2% en el sector industrial, sobresaliendo el calzado, las colchonerías, trilla de café, las ediciones, laboratorios farmacéuticos, frigoríficos, etcétera.

El 34.3% pertenece al sector agropecuario...¹⁷¹

El panorama se tornó complejo, sin la apertura de nuevas empresas industriales, con una alta tasa de desempleo, con el incremento del sector informal y con las actividades narcotraficantes influyendo en la corrupción política, en el aparato judicial y en el orden público, la crisis por desatarse en el Valle del Cauca tendría indicadores nunca antes vistos.

¹⁶⁹ Ibíd. Pág. 311

¹⁷⁰ Ibíd. Pág. 311

¹⁷¹ Nereo, El impacto del narcotráfico en la economía regional vallecaucana. En Historia del Gran Cauca, Historia regional del sur occidente colombiano. Fundación general de apoyo a la Universidad del Valle, Cali 1996, Página 213.

La producción azucarera presentó un altibajo en sus exportaciones en 1975, pero su mercado se recuperó y su producción avanzó con la creación de Cenicaña en 1977, evento explicado por Urea y Mejía:

La ciencia se convierte en fuerza productiva, por la interacción de científicos altamente calificados y formados en universidades del país... de allí surge nuevos conocimientos que convertidos en nuevos productos o procesos aseguran el mantenimiento de la industria azucarera colombiana en un lugar óptimo del mercado mundial azucarero¹⁷²

Entre los primeros logros de Cenicaña se halla el desarrollo de caña Mayaguez, que corresponde a una variedad de caña con mayor sacarosa, de donde se extrae mayor rendimiento de azúcar, ésta innovación en la producción beneficia a los empresarios pero perjudica a los corteros por cuanto el salario que devengan depende del peso de la caña, es decir, que la caña contenga más agua y menos sacarosa.

El sector azucarero, el papelerero y farmacéutico no muestran rezagos profundos, los demás sectores, el de alimentos y el manufacturero textil serán los más perjudicados con la apertura.

Se finaliza, con la siguiente cifra que demuestra el acabose del emprendedor Valle del Cauca, el empleo aumentó un 11% entre 1982 a 1985 y la tasa desempleo aumentó con más celeridad, 77%. De esta forma, el desempleo pasó del 9.0% en 1982 al 13.6% en 1985. Dicha modificación se acrecienta en años posteriores.

3.4 La reorganización jurídica y administrativa de COLPUERTOS fortalece al sector privado

Entre 1975 y 1990, Colpuertos tuvo dos cambios legislativos, múltiples conflictos laborales y se desarrolló el proceso de contenerización que tendría efectos positivos en la movilización de la carga, sin embargo, Buenaventura no dejó de ser una ciudad paupérrima.¹⁷³

¹⁷² Urea Fernando & Mejía Carlos Alberto. Innovación y cultura de las organizaciones en el Valle del Cauca. En: Innovación y cultura de las organizaciones en tres regiones de Colombia, Colciencias, Colombia, 2000.. Pág. 109

¹⁷³ Diario El País, 16 de abril de 1975, editó un informe especial denominado Buenaventura Paupérrima.

El empresariado en 1975 a través de la opinión pública presionó para reformar administrativamente Colpuertos, la prensa El País registró la noticia titulada *Urge Reorganización en Puertos*, el artículo nombra un proyecto liderado por el sector privado y la Confederación de Cámaras de Comercio, en el cual proponen la autonomía portuaria para contrarrestar los problemas portuarios (Ineficiencia, pésimo mantenimiento de los equipos e inseguridad para la mercancía, entre otras) derivados del centralismo de la empresa Colpuertos, "...Buenaventura sigue siendo simultáneamente el puerto más olvidado de Colombia, cuyas jugosas utilidades económicas acaparadas por el centralismo no se reflejan en los presupuestos asignados para el municipio¹⁷⁴"

El proyecto fue acogido por el Congreso que aprobó el Decreto 561, sin embargo, esta reforma lejos de otorgar autonomía real a los puertos, lo que buscó fue cambiar la naturaleza de Colpuertos, el artículo primero dice: "La empresa puertos de Colombia, Colpuertos, creada por la ley 154 de 1959, funcionará como empresa comercial del Estado, vinculada al Ministerio de Obras Publicas".

El cambio de establecimiento público a empresa comercial del Estado, implicó que Colpuertos sería regida por el derecho privado, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, en otras palabras, el ánimo de lucro se convirtió en el objetivo principal para lograr que los puertos fueran autosuficientes. La reforma desliga al Estado de su función de promotor de desarrollo. En ese mismo año se aprobó el Decreto Reglamentario 972 que condicionó a Colpuertos a cambios en el aspecto organizativo y financiero, sin embargo, las funciones y objetivos de la empresa, de la junta directiva y de las juntas administradoras locales, permanecieron casi exactas desde la anterior ley 154 de 1959.

3.4.1 Organización administrativa

Con el cambio de naturaleza jurídica de Colpuertos, las principales modificaciones ocurrieron en el aspecto organizativo, la estructura general de la empresa fue definida por el Decreto 561/75, lo cual implicó cambios, tanto, en los órganos directivos como en los administrativos.

¹⁷⁴Ibíd. Pág. 7

Artículo 4°: a nivel nacional la empresa estará organizada de la manera siguiente:

- a) Dependencias nacionales y
- b) Terminales marítimos y fluviales.

Por su parte, el artículo 12 del Decreto 972 de 1975, especifica que “a nivel nacional, la empresa estará dirigida y administrada por la Junta Directiva y el Gerente General...” y en el artículo 13 del mismo decreto se establece que la Junta Directiva estará integrada por:

- a) El Ministro de Obras Publicas o su delegado, quien lo presidirá.
- b) Director General Marítimo y Portuario.
- c) Un representante de las empresas navieras nacionales con su respectivo suplente, escogido de la terna presentada al gobierno nacional, por intermedio del Ministro de Obras Públicas, por la empresa naviera con participación de capital nacional que tenga mayor capacidad de tonelaje de servicio propio.
- d) Un representante de la industria, con su respectivo suplente, escogido de la terna presentada por la Asociación Nacional de Industriales (ANDI) al gobierno nacional por intermedio del Ministro de Obras Públicas.
- e) Un representante de los comerciantes usuarios de los servicios de la empresa, con su respectivo suplente, escogido de terna presentada por el Consejo de Usuarios del Transporte Marítimo y Aéreo “CUTMA” al gobierno¹⁷⁵.

En comparación a la composición de la anterior junta directiva determinada por la ley 154/59, el giro fue trascendental, el único que permanece es el Ministro de Obras Públicas, ni el Ministro de Hacienda ni los dos miembros escogidos por el ejecutivo se mantienen, la composición de la nueva junta obedece al Director General Marítimo y Portuario, que representa a la autoridad Marítima Nacional DIMAR, una dependencia interna del Ministerio de Defensa; entre sus funciones se destaca: “asesorar al gobierno en la adopción de políticas y programas relacionados con las actividades marítimas y ejecutarlas dentro de los limites en su jurisdicción¹⁷⁶”, es el reflejo del avance estatal en adelantar la creación de instancias expertas en áreas específicas, en este caso el área marítimo.

¹⁷⁵ Diario Oficial 34339. DEC 972 de 1975

¹⁷⁶ http://juriscol.banrep.gov.co/contenidos.dtl/Normas/Decretos/1984/decreto_2324_1984[consultado en enero 2013]

Las navieras nacionales corresponden a los dueños de buques mercantes de nacionalidad colombiana, responsables del trayecto de la mercancía desde el lugar de origen hasta el lugar de destino.

El representante de la industria o delegado de la ANDI representa la participación del usuario, ya sea como importador o exportador de mercancías.

El representante del CUTMA, es tal vez la mayor novedad en la estructura orgánica, muestra el avance empresarial de los gremios en organizarse frente a la política portuaria, esta orientación fue dada por la UNCTAD y la CEPAL, organismos de la Organización de las Naciones Unidas ONU. Según Varela:

Buscaban en la medida de lo posible, universalizar la aplicación de determinados criterios administrativos, financieros, de gestión portuaria en general... la UNCTAD Y la CEPAL recomendaron la constitución de Consejos de Usuarios, encargados de realizar una labor de vigilancia o control frente a los entes públicos y privados encargados de la labor específica de transporte y manipulación de la carga, es decir, líneas navieras y empresas Administrativas portuarias¹⁷⁷

Los tres últimos representantes de gremios como miembros de la Junta Directiva de Colpuertos, significaron la participación del sector privado en la dirección de la empresa pública, es la transferencia de intereses particulares en el manejo portuario; entre las funciones establecidas para esta Junta, se destacan las siguientes:

- Con la aprobación del gobierno nacional la cual se obtendrá a través del Ministerio de obras Públicas, fijar las tarifas que deban cobrarse por los servicios que presta la empresa y los derechos de operación de los muelles privados.
- Dictar el desarrollo de la función anterior, la reglamentación de los servicios para los cuales se fijan las tarifas respectivas.
- Aprobar los términos y cánones de arrendamiento de zonas cubiertas y descubiertas de los puertos, cuando los contratos que regulen estas no se ajusten a la reglamentación y tarifas establecidas.
- Designar el funcionario encargado de la Gerencia General, en los casos de falta absoluta del gerente, mientras se provee el cargo por parte del Presidente de la República¹⁷⁸

¹⁷⁷Varela. Óp. Cit. Pág. 132

¹⁷⁸Artículo 19. En: diario oficial 34339.

Las funciones descritas implican que los agentes privados tuvieron la posibilidad de interferir en la financiación del puerto, los mismos podían regular desde su posición de directivos, la relación de costos portuarios en beneficio a su papel como usuarios. Ésta contradicción traería implicaciones al funcionamiento del puerto.

La reforma organizativa tuvo sus efectos en la forma organizativa local, el artículo 27 del mismo decreto dice: “Composición: las Juntas Administradoras de los terminales Marítimos estarán integradas por:

- a) El Gerente General de la empresa o uno de los subgerentes de la misma quien la presidirá.
- b) El alcalde del municipio sede del terminal.
- c) El presidente de la Cámara de Comercio del municipio.
- d) El capitán del puerto.
- e) El administrador local de la aduana.
- f) Un representante de las empresas navieras con su respectivo suplente.
- g) Un representante de los trabajadores del Terminal Marítimo¹⁷⁹

A comparación de la ley 154 de 1959, se elimina la participación de los bancos locales, se mantiene la participación de los trabajadores y de la Cámara de Comercio, se reemplaza a la gobernación por la alcaldía, se aumentan los siguientes miembros: El Capitán del puerto que se relaciona con la autoridad marítima nacional DIMAR; el administrador de la Aduana local, a quien le corresponde recaudar la tributación por la mercancía exportada o importada; el representante de las empresas navieras nacionales, quienes cobran los fletes por la mercancía transportada.

Se observa finalmente, una representación mayoritaria de los usuarios (capital privado), una participación del Estado nacional y regional en la coordinación de la seguridad y política portuaria, la representación menor corresponde a los trabajadores. En definitiva, la Junta Directiva es responsable del funcionamiento y del buen manejo de los recursos de la empresa Colpuertos.

3.4.2 Aspecto Financiero

¹⁷⁹ Ibíd. artículo 27.

El capítulo siete denominado Capital del decreto 972 de 1975, explicó las modificaciones en el aspecto financiero de la siguiente manera:

Artículo 46: el capital de la empresa estará formado por:

1. Todos los bienes, derechos, secciones, instalaciones y servicios complementarios de trabajo de los terminales marítimos ...
2. Los demás bienes que haya adquirido o adquiriera.
3. Los rendimientos de los propios bienes y los recaudos que obtenga por prestación de servicios.
4. El producto de las operaciones de crédito que realice.

Artículo 47: los recursos que perciba la empresa por prestación de servicios y derechos de operación de los muelles privados se distribuirán de la siguiente manera:

1. A las Dependencias Nacionales se asignan los ingresos provenientes de la facturación que se haga a los propietarios de la embarcación, al naviero, o armador, o a su representante con responsabilidad solidaria, y a los derechos de operación de los muelles privados.
2. A los terminales se destinan los ingresos provenientes de facturaciones que se hagan al propietario de la carga o su representante con responsabilidad solidaria¹⁸⁰

Lo anterior se refiere a que el capital se percibe de dos formas:

1. Corresponde a la entrada de la mercancía, a los navieros que utilizan instalaciones y otros servicios derivados del anclaje del buque y naufragan sobre aguas de jurisdicción nacional.
2. Corresponde a los importadores o exportadores (propietarios de la mercancía) que igualmente utilizan las instalaciones y otros servicios derivados de la operación portuaria.

El esquema de financiación que discriminaba las tarifas por su carácter importador o exportador y su división en el ente central y local, fue errado en cuanto complicaba el recaudo de las finanzas y no era acorde a la naturaleza de la empresa de nivel nacional, con puertos que facturaban más que otros. Ésta medida fue una de las razones por la cual cinco años después se reformó el sistema de recaudo.

¹⁸⁰ *Ibíd.*

3.4.3 Aspecto Laboral

El tipo de vínculo laboral entre los trabajadores y la empresa quedó definido en el artículo 42:

Las personas que presten sus servicios a Puertos de Colombia son trabajadores oficiales, a excepción de los subgerentes, jefes de oficina y secretarios generales de las Dependencias Nacionales, así como los gerentes de los terminales quienes son empleados públicos¹⁸¹

La exposición anterior muestra dos regímenes laborales para contratación con el Estado, esta división se halla desde 1968, en Colpuertos, todos los trabajadores del área administrativa fueron contratados como empleados públicos, regidos por la ley, en otras palabras, legalmente no pueden discutir sobre la prestación del servicio. Contrario a los trabajadores oficiales que mediante un contrato de trabajo adquieren una relación contractual que permite la discusión de la prestación del servicio mediante la negociación de un pliego de peticiones, bajo éste régimen se encontraban la mayoría de trabajadores portuarios que prestaban su servicio.

La anterior ley fue promovida con el único objetivo de romper con la unidad de los trabajadores de los distintos establecimientos contratados por el gobierno central, departamental o municipal, por ejemplo, el personal administrativo, el del área de educación, salud y el de otras empresas de carácter estatal como Colpuertos, no podían unificarse sino de acuerdo a su contrato.

Lo más significativo del decreto 972 de 1975 para Colpuertos, fue la participación del sector privado en la máxima autoridad de la empresa. Sus consecuencias solo serían percibidas en la década del ochenta, cuando sus intereses privados fueron sobrepuestos sobre el interés público.

La nueva organización administrativa y el recaudo de las finanzas conforme a la ley, mostraron un funcionamiento ineficaz para corregir la situación, se aprobó una nueva reforma en 1980 mediante la aprobación del decreto 1174, sus efectos sólo modificarían el aspecto administrativo y financiero.

¹⁸¹ Ibíd. Artículo 42.

3.4.4 Reestructuración Administrativa y Financiera de Colpuertos

De acuerdo al anterior decreto 972 de 1975, el aspecto administrativo es reestructurado por el Decreto 1174 de 1980 al aumentar en dos miembros en la junta directiva nacional, estos dos miembros corresponden, primero, a un asesor designado por el ejecutivo (tal y como era en la primera composición de junta), y el segundo, a una representación del Ministerio de Hacienda a través del Director General de Aduana¹⁸².

En la composición de la Junta Directiva Nacional, cuatro miembros corresponden al gobierno y los otros tres representan al empresariado nacional. Es la cúpula encargada del desarrollo portuario en concordancia con el desarrollo económico político y social. (ver cuadro 11)

La reestructuración en el plano local de las Juntas Directivas de los terminales marítimos, solo significó el aumento de un miembro como representante de los agentes de la Aduana. (Ver cuadro 12)

¹⁸²Diario Oficial 35535, Decreto 1174.

Cuadro 11: Comparación de las estructuras organizativas de Colpuertos 1945-1990

LEY 154/1959	DECRETO 972/1975	DECRETO 1174/1980
Ministro de Obras publicas	Ministro de Obras Públicas	Ministro de Obras Públicas
Ministerio de Hacienda	Director General Marítimo y Portuario	Director General Marítimo y Portuario
Miembro escogido por el presidente	Un representante de la empresas navieras nacionales	Un representante de la empresas navieras nacionales
Miembro escogido por el presidente	Un representante de la industria (ANDI)	Un representante de la industria (ANDI)
	Un Representante de los comerciantes usuarios (CUTMA)	Un Representante de los comerciantes usuarios (CUTMA)
		Un miembro designado por el presidente
		El Director General de la Aduana

Fuente: creación propia

Cuadro 12: Comparación de las estructuras organizativas a nivel local de Colpuertos 1945-1990

LEY 154/1959	DECRETO 972/1975	DECRETO 1174/1980
Un representante de la Gobernación	El Gerente General de la empresa	El Gerente General de la empresa
Un representante de la Cámara de Comercio Local	El alcalde del municipio del terminal	El alcalde del municipio del terminal
Un representante de los bancos locales	El presidente de la Cámara de Comercio	El presidente de la Cámara de Comercio
Un representante del sindicato	El capitán de puerto	El capitán de puerto
	Un representante de las empresas navieras	Un representante de las empresas navieras
	Un representante de los trabajadores.	Un representante de los trabajadores.
		Un representante de los agentes de la aduana del terminal.

Fuente: Creación propia

Con respecto a la financiación de Colpuertos, el principal rubro fueron los créditos con la banca internacional, las partidas presupuestales de la Nación y los recaudos por los servicios portuarios, éste último distribuido: según el artículo 19 del Decreto 1174 de 1980:

1. A la oficina principal se asigna el 20% de los ingresos provenientes de las facturaciones que se hagan a los diferentes usuarios.

2. A cada uno de los terminales se destina el 80% de sus propios ingresos¹⁸³.

La distinción porcentual para el funcionamiento de Colpuertos indica, que la coordinación de la política portuaria se hacía desde Bogotá, y que la autonomía de cada terminal era condicionada.

3.4.5. Diagnóstico portuario

Tras 15 años de haberse creado Colpuertos, los avances eran palpables en la transformación física del puerto, la construcción del muelle petrolero y del muelle internacional, el ensanche de las bodegas, la construcción de cobertizos para la atención de carga del ferrocarril y del camión, pavimentación de zonas y calles para el tránsito del automotor de carga. Importación de grúas medianas, pesadas y portacontenedores, entre otros equipos de manutención y manejo de carga. En relación a la economía regional, con ayuda de la economía azucarera se construyó un nuevo equipo de mieles y azúcar a granel. En colaboración con el Instituto de Mercadeo agropecuario (Idema), se erigió una complicada planta de succión, transporte, almacenamiento, cargue y trasvasado de granos por el sistema neumático¹⁸⁴.

El puerto de Buenaventura siendo el primero en importancia a nivel nacional, también era reconocido como uno de los más lentos en América Latina, vencer este obstáculo se convirtió en un indicativo de la modernización portuaria. Un avance en este sentido fue la creación de la zona aduanera del CUTMA en Bogotá, “como una entidad de servicio, sin ánimo de lucro y sujeta a la aprobación de la dirección General de Aduana”¹⁸⁵. Lo que se buscó fue disminuir la congestión en el puerto por procedimientos aduaneros para los importadores que podían realizar la actividad en otro lugar distinto al terminal marítimo.

Para el primer trimestre de 1975 el recaudo de la aduana fue \$675.117.117.97, discriminados así: por rentas 542.616.250.64 y por exenciones \$132.506.867.33¹⁸⁶. Los datos indican que el rubro de exenciones tributarias fruto de la política de promoción de exportaciones es menor con respecto al rubro de rentas que en su mayoría corresponde a

¹⁸³ Decreto 1174 de 1980

¹⁸⁴ Diario El País, 16 de abril 1975. N° 8939. Pág. 2

¹⁸⁵ Diario El País, 15 de abril 1975. N° 8938 Pág. 17

¹⁸⁶ Diario El País, 24 de abril 1975. N° 8947 Pág. 24

los importadores. La aprobación de pago de aduana desde otro lugar distinto al puerto no se tradujo en menos tiempo para las diligencias en el puerto.

Para 1980, Colpuertos en cabeza de su Gerente Rodrigo Fuentes Noguera, anunció un nuevo programa para la modernización de los puertos colombianos, programa asesorado por organismos internacionales y financiado por el Banco Mundial, el objetivo: mejorar los índices de productividad y lograr una mayor utilización de los contenedores para la carga, unidades usadas en el comercio exterior desde 1960 pero para Colombia aun no eran masivas¹⁸⁷.

La contenerización ha sido uno de los avances que más ha contribuido a resolver la agilidad del comercio internacional, adaptar éstos cambios implicaba modificar la infraestructura, para que se ajustara a las distintas grúas encargadas de transportar los contenedores del buque al terminal marítimo, así mismo, esta política trajo implicaciones en la política laboral, las máquinas reemplazaron a muchos trabajadores que no fueron reubicados en otras fuentes de empleo.

En 1985, la prensa El País registró una noticia titulada *Deben privatizarse puertos y ferrocarriles* “Ferrocarriles Nacionales y los Puertos...están amenazados de muerte de seguir operando dentro de las actuales condiciones”¹⁸⁸. El modelo de privatización de empresas no se había efectuado en Colombia, aunque Chile ya lo había promovido, ésta noticia no es otra cosa que la posibilidad de que el sector privado interviniera en la actividad portuaria sin intervención del Estado.

La condición de empresa estatal empezó a ser discutida debido a los cambios políticos del mundo que afectaron el comercio exterior. Las entidades extranjeras encargadas de hacer los estudios pertinentes para la modernización del puerto, fueron quienes aconsejaron que las posibilidades del desarrollo portuario dependían del cambio administrativo, es decir, que los puertos debían ser empresas mixtas o privadas pero no estatales. En palabras de Varela, “es conveniente recordar aquí que en las conclusiones de dicho informe, se condiciono explícitamente la modernización portuaria a la

¹⁸⁷Diario El País, 08 de mayo 1980. 10757. Pág. 3

¹⁸⁸Diario El País, 05 de octubre 1985. Pág. A8

privatización y al desmonte de la estructura de los costos laborales y del régimen convencional y de contratación colectiva”¹⁸⁹

En conclusión, un diagnóstico para el puerto en éstos 15 años no puede ser general, por cuanto a finales de la década del setenta se modificó el área administrativa, otorgando participación a los usuarios en la dirección empresarial; se suponía que en adelante los criterios de eficiencia orientarían la actividad portuaria, sin embargo, en la década del ochenta el puerto mostró signos de regresión propios de una crisis estructural económica, pero la opinión pública se enfocó en demostrar que el régimen laboral portuario era el culpable del atraso en el puerto y la contenerización una necesidad inaplazable.

3.4.6 Conflictos laborales

En el anterior capítulo, se describió que el sindicato SINTEMAR era el de mayor influencia en Colpuertos, orientado principalmente por el partido liberal y en menor medida por partidos de izquierda como el PCC, ML y el MOIR, que constituyeron comités de base para enfrentar la dirigencia de SINTEMAR¹⁹⁰.

SINTEMAR contaba con una amplia base sindical que permitía negociar cada dos años convenciones colectivas. Durante la década de 1970 las ganancias se percibieron en los subsidios y en becas ofrecidas para educación, vivienda y cultura, en fin, aportes al bienestar social y aumentos salariales. El sueldo de los trabajadores contratados a rol fijo (mecánicos, bodegueros, bomberos etc.) oscilaba “en niveles inferiores a los de sus similares en otras ramas de las actividades comerciales e industriales en Colombia”¹⁹¹ Para los trabajadores contratados al destajo, su sueldo dependía de la movilización o no efectuadas de carga, ganaban mucho más que los de rol fijo.

La década de los ochentas significó un quiebre en el sindicalismo portuario, la aprobación de un bono de 30.000 pesos sin aumento salarial, significó una derrota por la pérdida de

¹⁸⁹Varela. Óp. Cit. Pág.137.

¹⁹⁰ En 1977, la comisión negociadora aprueba el sistema de lista corrida para los trabajadores vinculados a destajo, esa medida al no ser consultada por la base, conllevó a quebrar la relación entre la dirigencia y la base, esta última creó comités con el objetivo de democratizar el sindicato y desmontar el sistema aprobado. Véase: Palomeque, El surgimiento de una clase media alrededor de la empresa Puertos de Colombia en la ciudad de Buenaventura. Óp. Cit.

¹⁹¹Varela, Óp. Cit. Pág. 158.

fuerza y unidad de los trabajadores, por el contrario, el gobierno se fortaleció suprimiendo sindicatos pequeños del área marítima, despidiendo directivos sindicales y rompiendo huelgas como la ocurrida en 1983, en donde el Estado militarizó el puerto y contrató personal adicional para evitar traumatismo en el mercado internacional¹⁹². Que el puerto haya seguido operando en medio de una huelga, demostró el declive del sindicato. La pérdida para los trabajadores se vio reflejada en los recortes prestacionales, en la modificación del sistema del salario al destajo, disminución de la planta personal, aumento de años para la jubilación y la demorada construcción de un fondo pensional.

Todo lo anterior se relaciona con las conclusiones del estudio del Banco Mundial, que aconsejó que para lograr una mayor productividad en los terminales, se debían desmontar los costos laborales, el régimen convencional y la contratación colectiva, política para moldear la automatización de la carga como lo central de la modernización portuaria.

Según el CUTMA, en el paro efectuado en agosto de 1983 “los puertos operaron con mayor rendimiento con solo el 10% del personal asignado...” lo que dio a entender que había una sobre contratación de personal, que aumentó en un 40% en 1975 cuando el decreto 551 le permitió a los subgerentes la vinculación laboral, ésta facultad promovió la politiquería, es decir, la posibilidad de acceder a un puesto de trabajo en el puerto a cambio de votos electorales¹⁹³, éste indicativo de clientelismo como un rasgo de atraso, contradice el proyecto modernizado y argumenta el postulado de que la modernización económica se ha construido sobre la base de una precaria formación política y educativa de la sociedad, el aumento de personal sin necesidad fue un error administrativo ejecutado por la junta administradora del terminal.

En adelante, SINTEMAR se dedicó a mantener los beneficios conseguidos hasta ese momento, por el contrario, la administración de Colpuertos en cabeza del CUTMA y basado en las conclusiones del estudio del Banco Mundial, iniciaron una persecución laboral mediante la opinión pública, denunciando que la ineficiencia portuaria se debía primero, al número de trabajadores, segundo, a los altos sueldos y primas extralegales y finalmente, acusaban al régimen pensional de llevar a la empresa a la quiebra.

¹⁹² *Ibíd.* Pág. 155- 160.

¹⁹³ *Ibíd.*

La firma de la convención de 1989 deja entre ver las dificultades del sindicato, se aprobó la jubilación a los 65 años de edad y 20 años de servicio para trabajadores que se vinculen a partir de la fecha y el porcentaje de la pensión se redujo del 80% al 76% del salario del trabajador. En la asamblea del 02 de agosto de 1989, los trabajadores portuarios manifestaron estar en contra de lo pactado sobre todo lo relacionado con: el Fondo Regional de Pensiones, el pago de las horas extras después de la cuatro de la mañana, congelación de tarifas a gráneles sólidos y para contenedores por unidad. Finalmente, anunciaron demandar la convención y exigir la sanción para los negociadores tildados de vendidos¹⁹⁴.

El sindicato portuario reconocido por el alto número de afiliados, por su carácter beligerante y paternalista, entra en crisis en la década del ochenta, crisis extendida al sindicalismo colombiano, producto de represiones y retroceso de lo conquistado hasta ese momento. La contenerización y la privatización de Colpuertos socavan con la estabilidad laboral.

3.4.7 Los usuarios

Una de las principales fuentes de financiación de Colpuertos, fueron las tarifas cobradas a los usuarios por la llegada, salida, almacenaje y embalaje de la mercancía. Este rubro hacía posible el sostenimiento laboral de la empresa, como se indicó en párrafos anteriores, la Junta Directiva de Colpuertos compuesta por el empresariado y el Gobierno Nacional tenían entre sus funciones, "...fijar las tarifas que deban cobrarse por los servicios que presta la empresa y los derechos de operación de los muelles privados"¹⁹⁵

Lo que indica que los usuarios, desde su posición de miembros de la Junta Directiva y apoyados en la política de promover las exportaciones, aprobaron posterior a 1980 disminuir costos del comercio internacional a través de la rebaja de tarifas principalmente para la Federación Nacional de Cafeteros, para la importación de fertilizantes y algunos productos agrícolas y la congelación total para otros productos. Además el Estado le validó la posibilidad de construir muelles privados dentro de los puertos estatales (Decreto 3137 de 1980).

¹⁹⁴ Diario El País, 03 de agosto de 1989 N° 14089

¹⁹⁵ Diario oficial 34339. Decreto 972 de 1975. Pág. 908.

Así, el puerto agonizaba no solamente por la carga pensional de los trabajadores portuarios, sino también por la congelación de tarifas a los empresarios, sin embargo, el puerto de Buenaventura seguía siendo el primero y no funcionaba con pérdidas. La verdadera razón para la liquidación de Colpuertos y la transformación del puerto de Buenaventura en un puerto privatizado está relacionada con la nueva configuración mundial. Estados Unidos el gran vencedor de la Guerra Fría, no sólo le ganó a la Unión Soviética en el reparto del mundo, sino que también sepultó al socialismo como Estado. En su rol de potencia, Estados Unidos demandó transformaciones en sus países periféricos; Colombia, uno de ellos durante la década de los ochentas, empezó tímidamente el desmonte de la sustitución de importaciones hasta que finalmente en la década del noventa, se condicionó la ley colombiana al nuevo modelo de desarrollo que consagró el neoliberalismo como la estrategia para el desarrollo nacional.

En el aspecto económico el neoliberalismo se relaciona con la apertura económica, que exigió la privatización del puerto bajo los argumentos de mayor eficiencia y eficacia portuaria. Todo lo anterior fue posible porque la clase política y empresarial de finales de siglo XX tienen lazos familiares con la clase política y empresarial de mitad de siglo XX, en otras palabras, la clase política y empresarial de mitad de siglo XX impulsó Colpuertos como una medida para el desarrollo portuario, los descendientes de ésta clase política y empresarial promovieron su liquidación conforme a las transformaciones mundiales, esto comprueba una vez más que el desarrollo nacional no es autónomo, por el contrario está sometido a los acontecimientos internacionales, sobre todo los relacionados con Estados Unidos.

Finalmente, los usuarios o empresarios caracterizados por imponer sus intereses privados sobre el interés público, el congelamiento de las tarifas portuarias es un ejemplo de ello. Al desligar el interés empresarial del nacional, optan por promover la privatización del puerto para que el sector privado ingrese en el negocio.

3.5 Hacia la caracterización del neoliberalismo

Los acontecimientos internacionales de las primeras décadas del siglo XX: la gran depresión, la Segunda Guerra Mundial y la Guerra Fría, pusieron en evidencia la dependencia y atraso de la nación colombiana. Para corregir éstas condiciones, el Estado

en complicidad con Estados Unidos consideraron necesario desarrollar el aparato productivo a través de la industrialización por sustitución de importaciones (ISI) con el objetivo de modernizar la nación. La primera etapa consistía en sustituir las importaciones de bienes de consumo, intermediarios y de capital por la industria nacional, y la segunda etapa era conquistar el mercado doméstico y progresivamente conquistar los mercados internacionales desde la integración de países andinos. Tras un poco menos de cinco décadas, el modelo presentó dificultades porque el país no logró sustituir más allá de bienes primarios y algunos secundarios, la integración no se concretó entre los países más cercanos geográficamente porque el desarrollo nacional no fue un proyecto independiente, autónomo ni democrático.

En los anteriores capítulos se ha intentado demostrar que el desarrollo nacional se dio vía endeudamiento con la banca internacional, que otorgaba los créditos a cambio de entrometerse en los asuntos políticos, económicos y sociales de la nación.

Finalizada la Guerra Fría, que dio como victoriosa a la nación estadounidense, iniciaron unos cambios en toda América Latina, cambios promovidos por la banca internacional que constituyeron un nuevo escenario para la política imperialista de Estados Unidos, el modelo de desarrollo centrado en un Estado proteccionista a través de medidas como la sustitución de importaciones, altos aranceles, políticas de fomento industrial, entre otras, empezaron a ser criticadas y evaluadas con el objetivo de imponer un nuevo modelo de desarrollo conocido como la apertura o el neoliberalismo.

Durante la década de 1980, hubo un agotamiento de la sustitución de importaciones, no se cumplió con el objetivo ni de modernizar, ni de desarrollar la nación. La crisis de la deuda y el creciente desempleo y subempleo, puso en evidencia la fragilidad de la economía colombiana, según Consuelo Ahumada:

los argumentos presentados por el gobierno de Gaviria para justificar la apertura económica y demás medidas neoliberales fueron varios, el principal de ellos tiene que ver con la supuesta sobreprotección del sector industrial colombiano como consecuencia del modelo de desarrollo

vigente durante las últimas décadas, se afirma que ello es la causa de la baja productividad y la falta de competitividad internacional de la industria colombiana¹⁹⁶

El argumento de Gaviria es falso, ha quedado demostrado que los últimos planes de desarrollo iniciaron un desmonte arancelario en los bienes primarios y secundarios, y no existió un verdadero plan enfocado a crear industria pesada nacional.

El agotamiento de la sustitución de importaciones no se debe analizar en la última década, las dificultades se presentaron durante su desarrollo, según Jorge Robledo citado por Consuelo Ahumada, la nación no se industrializó por los siguientes argumentos:

- El efecto negativo de las importaciones legales y de contrabando.
- Ausencia de una clara política industrial por parte de los diferentes gobiernos.
- La falta de una infraestructura moderna para el desarrollo industrial.
- La ausencia de un sistema de educación e investigación que le sirva de base para la innovación industrial.
- La carencia de un clima de paz que permita la inversión industrial.
- La no concertación entre industriales y agricultores del país a través del Estado colombiano¹⁹⁷.

Así, desde 1970 el sistema financiero empezó a ser más preponderante en la economía que la industria, los industriales no se arriesgaron a sustituir bienes de capital y el Estado no se preocupó por invertir en ciencia y tecnología, aún cuando se logró sustituir bienes de consumo y algunos intermediarios, la importación de bienes de capital hizo dependiente el desarrollo de los avances internacionales.

En 1989, cuando se tuvo certeza de la apertura de la economía soviética al mercado capitalista, Estados Unidos configuró un nuevo plan para América Latina a través de una conferencia conocida como el Consenso de Washington, que orientó reformas políticas, económicas y sociales con el objetivo de ajustar las naciones latinoamericanas al nuevo modelo de apertura, las reformas fueron las siguientes:

- Disciplina fiscal.
- Recortes al gasto público.

¹⁹⁶ Ahumada Consuelo, El Modelo neoliberal y su impacto en la sociedad colombiana, El Ancora Editores, Bogotá, 1998. Pág. 103.

¹⁹⁷ Ibíd. Pág. 104.

- Reforma tributaria.
- Liberalización financiera.
- Un tipo de cambio competitivo.
- Liberalización del comercio.
- Inversión extranjera directa.
- Desregulación y protección a los derechos de propiedad.
- Privatización de empresas estatales¹⁹⁸.

Aunque los puntos del Consenso de Washington son acerca de la economía, en el fondo el debate es político-ideológico, se impulsa la disminución del Estado en la economía y se promueve el libre comercio como eje para el desarrollo. A partir de ese hecho se inició una fuerte campaña de desprestigio del Estado como empresario, la corrupción y la ineficiencia fueron características sinónimas de la actividad estatal.

Los principios fundamentales del neoliberalismo son expuestos por Consuelo Corredor: “La reivindicación del poder del mercado y de su papel en el desarrollo económico y social, y la prevalencia del sector privado sobre el público, con lo que abogan por la eliminación de la función del Estado en dicho desarrollo”¹⁹⁹.

El primero se refiere a que el libre desenvolvimiento del mercado daría una distribución natural en la sociedad, generando la desigualdad necesaria para generar competencia y lograr avanzar, esta teoría indica que el papel del Estado debe ser el de regular las reglas del mercado desde un comportamiento neutral. El segundo fundamento consolidaba la tesis sobre que el sector privado sería más transparente y eficiente que el público, porque una empresa pública o un servicio otorgado por el Estado no es estimulado a competir ni a mejorar por las garantías estatales, además, se tejen redes de corrupción adherentes a este tipo de empresas.

De todas las reformas anunciadas por el Consenso de Washington, nos centraremos en la privatización de empresas estatales, justificada por la ineficiencia, corrupción y baja productividad, todos estos elementos serán aplicados a Colpuertos para su liquidación.

Hay diversos factores para contradecir la campaña de desprestigio del Estado como interventor en la economía, es falso que la ineficiencia, la corrupción y la baja

¹⁹⁸ *Ibíd.* Pág. 55

¹⁹⁹ *Ibíd.* Pág. 114.

productividad sean características propias de las empresas estatales, Robledo señala que “por ningún motivo el capital privado monopolista o no, ingresará a un sector donde no sea posible realizar utilidades por lo menos iguales a la tasa media de ganancia de la sociedad²⁰⁰”, lo que quiere decir que las empresas estatales como Colpuertos son rentables. Una particularidad del neoliberalismo, es el privilegio que le otorga a la inversión privada en la venta de las empresas, vendidas por un valor menor que el real para volver atractiva la venta, además, son firmas extranjeras las contratadas por el Estado para definir el valor²⁰¹.

La corrupción entendida como la ventaja de obtener más ganancia sobre un negocio haciendo uso de chantajes, relaciones sociales, abuso de poder, entre otras, no es una cualidad exclusiva del sector público; para que se cometa un acto ilegal se necesitan dos o más individuos, el que ofrece y el que recibe, en este caso, ambos son corruptos, ésta dialéctica fue muy notoria en el puerto, los trabajadores oficiales incurrieron en actos de contrabando, pero los compradores y los dueños del capital son tan culpables como los primeros.

La ineficiencia, una de las principales razones para liquidar Colpuertos, tiene varios elementos de análisis, el primero de ellos es que el personal que laboraba en el puerto no era calificado, por lo que en muchas ocasiones las plazas de trabajo eran ocupadas por personas que debían favores partidarios a los administradores de las distintas áreas de trabajo. Otro elemento es que el funcionamiento del puerto dependía de otras obras de infraestructura. La agilidad del puerto, medida en términos de tiempo, es un indicativo para la productividad, en la última década de Colpuertos, se comprobó una sobre mano de obra debido al proceso de contenerización, proceso que indudablemente era más ágil en el cargue y descargue. Lo anterior sumado a los salarios onerosos de los trabajadores se convirtió en la principal razón para liquidar Colpuertos, este motivo será analizado en el capítulo siguiente.

Acerca del papel del Estado en la economía, se considera que debe ser el redistribuidor de las riquezas entre la sociedad, y aunque el capital privado pregone que el Estado debe ser neutro, esta premisa es falsa por cuanto el capital privado demanda de un Estado que

²⁰⁰Robledo. Óp. Cit. Pág. 213

²⁰¹ibíd. pág. 216

garantice el negocio. Lo cierto es que el pueblo bonaverense durante la época de Colpuertos adquirió unos beneficios, pero después de su privatización, los índices de pobreza, violencia y desempleo son constantes y crecientes.

A manera de conclusión, todo el avance logrado durante las décadas de sustitución de importaciones se estancó, inclusive la industrialización conseguida se revirtió a partir de la década del ochenta, la reestructuración del modelo de desarrollo implicó el desmonte del papel del Estado (control, inversión, fiscalización). En la economía, las consecuencias de dicho cambio fueron el creciente desempleo, el deterioro de la calidad de vida, privatización de empresas públicas, informalidad laboral y pérdida de los derechos fundamentales. Todo lo anterior se profundizaría en la década del noventa acompañado de una crisis que revelaba a Colombia como un país más dependiente de las importaciones en el agro y la industria.

CAPÍTULO 4: LA MODERNIZACIÓN AL ESTILO NEOLIBERAL: EL DIVORCIO ENTRE EL PUERTO Y LA CIUDAD DESDE 1990 HASTA EL PRESENTE

Los acontecimientos ocurridos posteriores a 1990 corresponden a la ya explicada apertura económica, de ahí que en el anterior capítulo se expusiera el neoliberalismo como el discurso político que reivindica el poder del mercado y la prevalencia del sector privado sobre el público. Ambas políticas se consolidan y se desarrollan después de 1990 con el objetivo de lograr la modernización. El nuevo modelo de desarrollo se desplegó por todos los sectores sociales, el puerto de Buenaventura es testigo de la contradicción del proyecto modernizador neoliberal porque aunque logró avances técnicos en el movimiento portuario, la sociedad bonaverense vive la peor crisis social y económica de los últimos sesenta años; dicho contraste será analizado en el presente capítulo que versa sobre las bases del neoliberalismo que profesan el progreso social.

4.1 La disputa del poder mundial

La derrota en el plano político y económico de la Unión Soviética y su desmembramiento en múltiples naciones, configuró a partir de 1990 un nuevo escenario económico mundial en donde países como Alemania, Francia, Reino Unido y Japón, competirían con Estados Unidos por la conquista de los nuevos mercados.

Estados Unidos pese a ser la nación victoriosa de la Guerra Fría y convertirse en la primera potencia mundial, no estuvo exenta de problemas. El sistema económico dirigido a la producción bélica para competir con la ex URSS no sería la táctica para el nuevo escenario. El arribo de Japón y de Europa con Alemania a la cabeza en la nueva distribución del mundo, conllevó a que EE.UU. consolidara sus relaciones comerciales con su histórico bloque económico, el continente americano. La imposición de nuevos acuerdos económicos resolvería los problemas domésticos de sobreproducción de EE.UU.

En medio de éstas nuevas contradicciones en el orden mundial, Estados Unidos definió ampliar sus redes de amigos y aliados políticos, es así como empieza un proceso de protocolización y afianzamiento de las relaciones comerciales con regiones claves,

ejemplo de ello es la ratificación en la primeros años de la década de los 90 del tratado de libre comercio con Canadá y México.

Dicho tratado, surge como una iniciativa gubernamental estadounidense, con el ánimo de favorecer a las multinacionales más grandes de ese país, creándoles nuevos mercados para sus productos y a su vez, permitiendo la migración de las factorías ubicadas en su propio territorio, hacia México. Según Fernández, el que mejor explica la situación de EE.UU. es el ex secretario de Estado, Kissinger:

Es indispensable crear una zona comercial en el hemisferio occidental que nos procure una posición negociadora desde la cual podamos contrarrestar la inequidades de que estábamos siendo víctimas. En otras palabras aprovechemos los bajos salarios “ventajas productivas” de los vecinos sureños para fortalecer las industrias norteamericanas en su competencia con las otras naciones industrializadas. Utilicemos el pacto “libre comercio” para imponer “reglas de origen” a las manufacturas restringiendo así la actividad económica japonesa en norteamérica.²⁰²

La mano de obra en México era mucho más barata que la norteamericana. Esto a la larga trajo gravísimas consecuencias a la ya débil economía norteamericana, pues la salida de esas factorías implicó una disminución en la capacidad adquisitiva de los trabajadores norteamericanos, una menor tributación por parte de esas empresas al fisco nacional y por tanto, una desaceleración general de su economía. Todo para beneficiar a unos cuantos emporios empresariales.

La política estadounidense para la región siguió concentrándose en conformar un gran bloque comercial en todo el continente americano en donde sus mercancías pudieran circular sin impedimentos nacionales, el primer ensayo para lograr ese objetivo fue la propuesta de crear el Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA), que contribuyó en la conformación de la Cumbre de las Américas (reuniones con participación de 34 Estados de América a excepción de Cuba) para tratar dichos temas económicos; tras casi diez años de conversaciones y discusiones, la IV Cumbre de las Américas realizada en 2005 rectificó que no había consenso entre los países miembros. Sobre todo Brasil, Venezuela y Argentina se opusieron al ALCA por considerar el tratado peligroso para la

²⁰²Fernández Raúl. Perspectivas del Tratado de Libre Comercio de Norteamérica. En: Revista Deslinde N° 13, marzo-abril de 1993. Pág. 83.

soberanía nacional, ya que al firmar el ALCA, la autonomía de cada país quedaba sometida a los acuerdos incluidos en el tratado.

Paralelo a las realizaciones de las Cumbres de las Américas, también se realizan las Cumbres de los Pueblos conformadas por sectores sindicales, sociales, feministas, ambientalistas, estudiantiles, entre otras, de todos los países latinoamericanos para oponerse a las políticas globalizadoras de Estados Unidos, cuya definición del ALCA en 2002 fue:

es un estatuto de derechos y libertades para los inversionistas, consagrando la supremacía del capital sobre el trabajo, transformando la vida y el mundo en mercancías, negando los derechos humanos, sabotando la democracia y socavando la soberanía de los Estados²⁰³

El ALCA no se concretó pero en su reemplazo EE.UU. orientó la firma de Tratados de Libre Comercio (TLC) bilaterales, es decir, TLC con cada país de América. Esta estrategia fue mucho más exitosa al ratificar TLC con Perú, Chile y en el caso colombiano, desde el 2012, entró en vigencia el acuerdo comercial a pesar de la amplia oposición de los sectores sociales al acuerdo.

Para el año 2000 Estados Unidos se mantiene como potencia mundial. Un atentado terrorista a las Torres Gemelas, el 11 de septiembre de 2001, motivó la nueva estrategia mundial denominada “Guerra contra el Terrorismo”, en su desarrollo y haciendo gala de su posición dominante, EE.UU. en alianza con Rusia, Reino Unido, incluso China, desatan una invasión sobre Afganistán con el pretexto que su gobierno es liderado por un talibán, perteneciente a la facción islámica, culpado de ayudar a Bin Laden, responsable de las acciones violentas realizadas en EE.UU. Sin embargo, el trasfondo real de la guerra era lograr controlar los enormes yacimientos de petróleo y gas, para Raúl Fernández y Gilbert González:

La disputa por controlar el petróleo constituye el epicentro del problema económico y geopolítico. Se estima que en pocas décadas su consumo se doblará a nivel mundial cuando países como China lo aumente. Esto hace que la pelea por el dominio de tal fuente energética se redoble.²⁰⁴

²⁰³ Serrano, Pascual. ALCA: la economía norteamericana se toma el continente. En: revista Deslinde N° 13. Marzo-abril 1993. Pág. 26.

²⁰⁴ Fernández Raúl & González Gilbert. Estados Unidos preserva y extiende su hegemonía. En: Deslinde N° 30. Febrero-abril 2002. Pág. 16.

A renglón seguido agrega:

Los depósitos de petróleo en Asia Central compiten en magnitud con los de Arabia Saudita. Los rusos, quienes planifican la construcción de oleoductos y gasoductos en todas direcciones quieren hacerlo a través de su territorio o de zonas que influyan. Por eso buscan afanosamente controlar Asia Central y la región del Cáucaso, donde se encuentran Chechenia, Georgia, Azerbaiyán y Armenia.²⁰⁵

El petróleo es la principal fuente de energía, su control a futuro garantiza el desarrollo de las naciones, por lo tanto, la guerra por este recurso coloca en conflicto todas las potencias. Posterior a la guerra en Afganistán, prosiguió la guerra en Irak que confrontó a las naciones europeas contra EE.UU. los argumentos públicos son explicados de nuevo por Raúl Fernández y Gilbert González:

El supuesto peligro de armas de destrucción masiva iraquíes de todo tipo –biológicas, químicas y hasta nucleares- fue la punta de lanza propagandística utilizada para justificar la agresión. Otras dos razones fueron las esgrimidas con menos alharaca: una supuesta y absurda conexión entre el régimen secular de Saddam Hussein y las huestes fundamentalistas de Osama Bin Laden; y, aun mas, cínicamente, esgrimir la excusa de abuso de los derechos humanos por parte de Saddam Hussein y la necesidad imperiosa de buscar un “cambio de régimen”²⁰⁶

La guerra de Irak demostró que EE.UU. podía perder su posición hegemónica, porque aparte del control del petróleo, lo que también estuvo en juego fue la estabilidad del dólar, dado que Irak permitiría que los acuerdos para explotar hidrocarburos con Francia, Rusia Y China fueran pagados con euros, así, el dólar se deterioraba como moneda preferida para comercializar. La desmantelada dificultad de EE.UU. conllevó a la invasión militar en Irak, hecho no aprobado por Alemania, China, Francia y Rusia, quienes observaron la guerra como la consecución del monopolio de los precios del crudo²⁰⁷. La confrontación es todavía permanente aunque las tropas estadounidenses fueron retiradas en el 2011.

A la debilidad del dólar se le sumó la crisis de 2008 conocida como la crisis de la burbuja inmobiliaria, la especulación sobre la vivienda conllevó a la población a endeudarse para adquirirla; al ser vendida sobre un valor mayor que el real y la falta de liquidez, presentaron un pánico que afectó la bolsa de valores de Nueva York, las consecuencias

²⁰⁵ Ibid. Pág. 17

²⁰⁶ Fernández Raúl & González Gilbert .Estados Unidos: guerra y elecciones. En: Revista Deslinde N°36. Octubre- diciembre 2004. Pág.89.

²⁰⁷ Ibid. Pág. 85-93.

se tradujeron en el colapso financiero. El rescate consistió en que el Estado emitiera más dólares sin el respaldo adecuado, tal acción comprometía la economía internacional que tenía sus reservas en dicha moneda, además se convulsionó el comercio de exportaciones e importaciones y se deprecian otras monedas, el dólar no es moneda de intercambio confiable para el sistema mundial²⁰⁸.

La crisis mundial en los primeros años de la segunda década del siglo XXI ha estado determinada por la guerra del control de las fuentes del petróleo y por la pérdida del valor del dólar y las deudas públicas que sobrepasan el volumen del PIB. Fuera de EE.UU., el continente europeo aglutinado en la Unión Europea sufre dificultades porque Grecia, Portugal, España, entre otras naciones, tienen una deuda impagable. Pese a que la Unión Europea es la más amplia comunidad de derechos con un sistema jurídico, monetario y político unificado, las naciones que lo componen no son tratadas bajo el criterio de igualdad, por tanto, las crisis económicas de las naciones antes nombradas poseen estrecha relación con la política de formación de bloques al servicio de potencias.

El comportamiento de Alemania en Europa es explicado por David Rodríguez:

Alemania como el segundo mayor exportador del mundo depende en alrededor de un 70% del mercado europeo para sus productos...a pesar de la discusión de la prudencia fiscal y la austeridad, los alemanes tiene un interés en facilitar el consumo y la demanda de sus exportaciones a través de Europa... por lo tanto los alemanes han utilizado las instituciones y las practicas de la Unión Europea para mantener la demanda de sus productos. A través de la unión monetaria, Alemania ha permitido a otros Estados de la zona Euro el acceso a créditos y de esta forma alentar la demanda de sus exportaciones, facilitando las practicas irresponsables de préstamo en toda Europa, esto debido a que su producción industrial supera por mucho su mercado interno, por lo que el consumo sostenido en los mercados afuera de sus fronteras es esencial para su prosperidad económica²⁰⁹

Queda en evidencia que el mundo sigue polarizado en múltiples potencias que buscan controlar materias primas y mercados de las periferias, su interés por mantener el poder conlleva a la imposición de políticas económicas que buscan disminuir el gasto social en deterioro de la calidad y el bienestar de la población mayoritaria del mundo.

²⁰⁸ Sobre la crisis de Estados Unidos 2008. Ver: Suarez Montoya, Aurelio. El infarto de Wall Street:2008 Economía de los Estados Unidos, Editorial Aurora,2009.

²⁰⁹ Rodríguez Meisel David. Europa a merced de los buitres financieros: Austeridad hasta morir. En Revista Deslinde N° 52. Pág. 69-75.

La realidad vivida por las naciones periféricas en Europa, es decir, el desmonte del Estado de bienestar, ya fue vivido en la periferia de América Latina en décadas pasadas y la reacción ha sido que unos cuantos países como Venezuela, Ecuador, Brasil y Argentina, se separan paulatinamente de las imposiciones estadounidenses con gobiernos mas autónomos, apostándole a acuerdos más regionales. Un hecho destacable en esta dirección, fue la creación en el 2008 de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR).

Tras dos décadas de neoliberalismo, la sociedad exige un cambio de modelo de desarrollo, no basado en el mercado como el regulador de las relaciones sociales y en donde el Estado promueva un desarrollo autónomo, independiente, incluyente y democrático, que permita un desarrollo más equilibrado de las economías internas y externas que contribuyan a cerrar la brechas entre los trabajadores y los emporios empresariales de todas las naciones sin exclusión alguna.

4.2 El destino de Colombia en manos de la mano invisible del mercado

Después de 1990 Colombia cambió drásticamente, se impuso el neoliberalismo como la única salida para lograr la modernización, tras más de 20 años, los resultados de este modelo han sido la profundización de la pobreza, la exclusión, la violencia, el clientelismo, el desempleo, el subempleo y la pérdida de derechos para el grueso de la población, lo conseguido durante la segunda mitad del siglo XX y bajo el modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones se desvaneció. La ausencia del Estado y la valoración del mercado en las relaciones sociales generaron que la sociedad colombiana se convirtiera en una de las más desiguales del mundo²¹⁰.

Todo el proceso de modernización ha estado mediado o influenciado por la política de Estados Unidos, el neoliberalismo no es la excepción, así, Ahumada explica que los gobiernos gringos en complicidad con un sector de la burguesía han manipulado el Estado en favor de sus propios intereses y en deterioro del desarrollo nacional, en palabras de Consuelo Ahumada:

²¹⁰ Para la revista SEMANA, Colombia ocupa para el 2011, el país mas desigual en América Latina y el cuarto a nivel mundial. Ver <http://www.semana.com/nacion/articulo/desigualdad-extrema/236705-3> [consultado en marzo 2013]

La política de apertura económica y demás rasgos distintivos del modelo ha sido impuestos durante muchos años por dichas instituciones internacionales en los países del Tercer Mundo, y han sido acogidos casi en su totalidad por los distintos gobiernos de la región, en mayor o menor medida. Su primer impulso empezó esporádicamente durante los años cincuentas como alternativa para el modelo de sustitución de importaciones (ISI), concebido bajo los lineamientos de la CEPAL y adoptado por la mayor parte de los países latinoamericanos...es importante destacar que la implementación de un modelo neoliberal como tal solo se inicia de manera firme y coherente en estos países hacia finales de los ochentas, cuando toma fuerza también la estrategia de recolonización de la región por parte de los Estados Unidos.²¹¹

Así, desde antes de 1950 y hasta lo corrido en el siglo XXI, Estados Unidos no solamente interfiere en la economía imponiendo el libre comercio como la columna vertebral para promover empleo y desarrollar competitivamente el agro y la industria, sino también en la política, los siguientes cuatro periodos presidenciales después de 1990 han tenido por objetivo, fortalecer la apertura como la estrategia para el desarrollo, el acto más importante fue la asamblea constitucional que promovió el marco legal de la apertura, según Consuelo Ahumada:

Las políticas de apertura económica, privatización e integración regional, distintivas del modelo neoliberal, se convierten por primera vez en normas constitucionales en 1991. Los artículos 226 y 227 establecen que el Estado promoverá la internacionalización de las relaciones políticas, económicas, sociales y ecológicas y la integración económica, social y política con las demás naciones. La iniciativa privada y la competencia económica también son consagradas en la nueva ley suprema²¹²

Distintos sectores sociales, partidos políticos e inclusive la academia se manifestaron a favor de la constituyente. El primer gobierno de 1990 a 1994 fue presidido por Cesar Gaviria, quien especifica las condiciones en que se presenta *La Revolución Pacífica*:

El plan de desarrollo del gobierno del presidente Gaviria se presenta al país en un periodo de grandes cambios: la nueva constitución, las reformas legislativas de 1990, la apertura económica, la irrupción de nuevos grupos en el escenario político y la exigencia de las regiones por lograr mayor autonomía. En estos años coinciden en la vida colombiana numerosos eventos: el agotamiento del modelo proteccionista, ineficiente y enclaustrado, el vigoroso movimiento descentralista y los defectos de un sistema político, en muchos aspectos excluyente y distante de la vida de los colombianos. A partir de estas circunstancias, todas propicias para la aceleración del cambio, este

²¹¹ Ahumada. Óp. Cit. Pág. 16

²¹² Ahumada. Óp. Cit. Pág. 196.

gobierno ha tenido la voluntad, la capacidad y la decisión de “revolcar” las instituciones colombianas para ponerlas a tono con las necesidades del país.²¹³

Gaviria personificó el cambio, aunque las medidas de apertura se habían iniciado tímidamente desde gobiernos anteriores (desmonte de la protección y liberalización del comercio), en este gobierno se aprobó la constitución que legitimó la apertura económica.

La mayor crítica al anterior modelo, fue que la protección a la industria había generado corrupción e ineficiencia y por el contrario si se liberalizaba el comercio exterior se impondría la competencia y con ello el progreso²¹⁴. En adelante los próximos planes de desarrollo se centrarían en garantizar condiciones para que el sector privado desarrollara la nación, así lo argumentó la *Revolución Pacífica*: “el nuevo plan incluye profundas transformaciones institucionales; propugna por la autonomía de los individuos y el sector privado...actores centrales del proceso de cambio y crecimiento”²¹⁵, si la preeminencia es el sector privado ¿cuál sería el papel del Estado? El plan lo detalla: “el Estado puede hacer más por el desarrollo económico concentrándose en sus obligaciones sociales básicas, deshaciéndose de funciones que no le corresponden, y dejando de intervenir en numerosos escenarios de la vida económica”²¹⁶

El Estado interventor de mitad de siglo fue fuertemente criticado, se le responsabilizó de la inercia distributiva, en otras palabras, se refiere a que la asignación de recursos públicos a sectores estratégicos limitó el sentido de competencia, produciendo un rezago a los cambios técnicos, en efecto, el crecimiento económico y el gasto social fueron los más perjudicados.

La nueva teoría del desarrollo propuso un nuevo enfoque estatal, entre sus propósitos se señala que “la acción del Estado no es pues sustituir los mercados y las condiciones de

²¹³ Plan Nacional de Desarrollo 1990-1994. La Revolución Pacífica. En: https://www.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/GCRP/PND/Gaviria_Prologo.pdf, pág. 10. [consultado en diciembre 2012]

²¹⁴ Desde la mitad del siglo XX se identificó las limitaciones de la sustitución de importaciones, desde entonces se evolucionó hacia un modelo mixto que combinara la protección con la promoción de exportaciones y la búsqueda de un mercado ampliado. Ocampo, Historia Económica de Colombia. Óp. Cit pág. 343.

²¹⁵ Plan Nacional de Desarrollo 1990-1994. La Revolución Pacífica. En: https://www.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/GCRP/PND/Gaviria_Prologo.pdf, pág. 11. [consultado en diciembre 2012]

²¹⁶ *Ibíd.*

competencia sino promocionarlos...²¹⁷ La función del Estado sería el de corregir las fallas del mercado auxiliarlo mediante subsidios explícitos pero no con controles y regulaciones.

La importancia del plan de la *Revolución pacífica* es que fue la ruta en que se direccionaron los siguientes planes de desarrollo para la consecución de la modernización sinónimo de desarrollo equitativo. El siguiente plan de desarrollo, *El salto social*, correspondió al también presidente liberal Ernesto Samper Pizano (1994-1998). La estrategia del plan se basó en promover mayor inversión en: empleo, educación, salud y servicios públicos, especialmente el agua. Los anteriores aspectos fueron los perdedores de la apertura, porque cambiaron su connotación, es decir, dejaron de ser derechos para convertirse en servicios prestados por la lógica del mercado. La promesa de progreso y desarrollo equitativo se fue desdibujando, por el contrario, el detrimento del empleo y en consecuencia el aumento de la pobreza como fallas del modelo, debieron ser asumidas por el Estado.

Los problemas creados por la apertura como el desempleo, fueron detectados por el *salto social*, en respuesta, se buscó distribuir equilibradamente los beneficios de la apertura. Lo anterior fue catalogado como nuevo modelo alternativo, que lejos de convertirse en una alternativa de desarrollo, lo que logró fue que las consecuencias de la apertura se profundizaran, por ejemplo, se eligió incentivar la inversión extranjera para promover empleo, lo que significó abaratar la mano de obra para incentivar dicha inversión extranjera.

Según los dos anteriores planes de desarrollo, las medidas económicas aprobadas deterioraron el bienestar social, tal conflicto sucumbió en 1999 con la primera crisis por la apertura, que el entonces presidente conservador Andrés Pastrana (1998-2002) tuvo que enfrentar, pero contrario a los dos anteriores planes de desarrollo, éste se centro en la política social, el plan fue llamado *Cambio para construir la paz*:

La Paz con mayúsculas, es el meollo del asunto. La paz es el hilo conductor de todo el proyecto, es la estructura fundamental que posibilitara la realización de todos los demás sueños. La construcción

²¹⁷Plan Nacional de Desarrollo 1990-1994. La Revolución Pacífica. En: [https://www.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/GCRP/PND/Gaviria Dllo Economico Pais.pdf](https://www.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/GCRP/PND/Gaviria%20Dllo%20Economico%20Pais.pdf) pág. 5.[consultado en diciembre 2012]

de la paz es asunto de todos los colombianos y es el empeño mayor del gobierno, así como el alma del plan nacional de desarrollo.²¹⁸

Siendo la paz el centro del debate, se consideraba que era necesario resolver problemas económicos generados por la apertura, cuyo modelo mostró rápidamente las falencias.

El resultado ha sido un modelo de desarrollo pobremente definido, parcialmente realizado e insostenible. La insostenibilidad del modelo actual se refleja en el agravamiento, a lo largo de todo lo corrido de la década de los años noventa, de los dos problemas atrás identificados como cruciales²¹⁹.

Para comenzar con la falta de cohesión, el conflicto social se ha agudizado: el número de muertes violentas ha venido creciendo a lo largo de toda la década y la actividad guerrillera y paramilitar ha venido ganando presencia y audacia en todo el territorio nacional...A la persistencia del conflicto contribuyó el hecho de que el modo de desarrollo social adoptado por el Estado en los últimos años, el asistencialista, terminó por demostrar su incapacidad para promover la equidad y la cohesión social.²²⁰

La fórmula para llevar a cabo dicho plan era consolidar el capital natural, físico, humano y social, basado en cuatro estrategias: la primera de ellas denominada “Hacia un Estado participativo”, la segunda “La reconstrucción del tejido social”, la tercera “Desarrollo y paz” y la cuarta, “Las exportaciones como motor de crecimiento”, según González: la estrategia tres que buscó articular lo económico con lo social termina siendo inocua, porque la cuarta enaltece e impone la eficiencia del mercado como el promotor de exportaciones, desconociendo la participación ciudadana y una verdadera reconstrucción de los derechos fundamentales como la salud, educación, trabajo entre otros, ya no concebidos como derechos sino como servicios en la lógica del mercado.²²¹

Las promesas de progreso se desvanecen en el nuevo siglo XXI tras fracasados los procesos de paz. La seguridad se convirtió en el aspecto central del gobierno siguiente presidido por el presidente Álvaro Uribe Vélez, que se prolongó cuatro años más debido a la aprobación de la reelección, así, desde el 2002 hasta el 2010 los planes de desarrollo

²¹⁸Plan Nacional de Desarrollo 1994-1998. Cambio Para Construir La Paz. En: https://www.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/GCRP/PND/Pastrana2_Contexto_Cambio.pdf pág. 14 [consultado en diciembre 2012]

²¹⁹ Los problemas son: el conflicto social y el desempeño económico. *Ibíd.* Pág. 21.

²²⁰ *Ibíd.* pág. 20.

²²¹ González, Jorge Iván, Entre la sustitución de importaciones y la apertura. En: Desarrollo económico y social siglo XX, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 2001. pág. 415.

“Hacia un Estado comunitario” y “Estado comunitario: desarrollo para todos”, se basaron en cuatro objetivos, el primero “Brindar seguridad democrática”, lo que significó una política guerrillerista financiada con un alto porcentaje del presupuesto nacional por encima de las transferencias de los servicios básicos: educación, salud, y saneamiento básico, entre otros, el segundo objetivo llamado “Impulsar el crecimiento económico sostenible y la generación de empleo”, trató de garantizar un ambiente seguro para atraer la inversión extranjera.

Finalmente, los planes de desarrollo se adaptaron para mantener vigente la apertura como estrategia de desarrollo, pero los resultados muestran todo lo contrario, incluso se perjudicó todo lo alcanzado hasta la década del ochenta, Ocampo define esta etapa como: *la búsqueda larga e inconclusa de un nuevo modelo (1981-2006)*, enfatiza en su análisis dos transformaciones radicales posterior a 1980, la primera, un cambio profundo en la relación entre el Estado y la economía, y la segunda transformación, se refiere al cambio sustancial de la estructura productiva y de las formas de inserción del país en la economía mundial²²².

En referencia a las transformaciones estructurales²²³, se explica que la economía se terceriza, es decir, desciende la agricultura y la industria por la liberación comercial y financiera, y aumenta el sector de los servicios (bancario, públicos, personales etc.) y la inversión extranjera foránea, como los responsables de promover empleo. En palabras de Ocampo:

la inversión foránea quedó autorizada hasta el 100 % del capital de las empresas, sin necesidad de autorización previa y sin límites a la remisión de utilidades al exterior...para el 2005, 32 de las 100 empresas más grandes de Colombia estaban en manos de extranjeros, frente a 54 en manos de grupos privados nacionales y 14 estatales²²⁴

La preeminencia del mercado en las relaciones sociales queda comprobada en el artículo 336 de la Constitución Política Colombiana, en donde la inversión privada puede participar

²²² Ocampo José Antonio, Historia económica de Colombia, Planeta colombiana, Bogotá, 2007 pag.341

²²³ Por transformaciones estructurales se entiende la modernización tecnológica de agentes y sectores exitosos con la incapacidad de la economía de absorber la creciente fuerza de trabajo que tuvo como resultado un aumento del desempleo abierto y de la informalidad laboral (ibíd. pág. 346).

²²⁴ Ibíd. Pág. 355-356

como empresario en la salud, la educación, servicios públicos, entre otros. Los aspectos básicos de la vida humana fueron concedidos a las leyes del mercado, en adelante, la vulnerabilidad de los derechos fundamentales sería una constante.

El Estado en su condición de corregir las fallas del mercado, se convirtió en el garante frente al servicio de salud y educación en donde los privados lo ofrezcan. Además, la seguridad se volvió el aspecto central para garantizar la inversión privada a quien se le responsabilizó de otorgar empleo sin importar las condiciones laborales. Así, los rubros más altos de los gastos son la seguridad, el pago a la deuda externa y a renglón seguido la inversión social.

Todo lo anterior del detrimento económico y social, guarda una estrecha relación con la imposición de EE.UU. por regular e interferir en el mercado, por ejemplo, a los nueve años de entrada la apertura, en la mayor crisis de los noventa, Colombia suscribió un acuerdo con las entidades financieras externas en la que comprometió la soberanía nacional, Ahumada lo retrata:

En diciembre de 1999...el gobierno suscribió el llamado Acuerdo de Facilidades Extendidas con el FMI, que obliga a Colombia a adelantar un programa de ajuste macroeconómico durante un periodo de tres años, bajo la supervisión estricta de la entidad. El compromiso central que contrae el país es el mismo que impone la agenda neoliberal a partir de la década del ochenta en toda la región: la reducción del déficit fiscal y el logro del equilibrio de las finanzas del Estado a como de lugar, una política fuertemente recesiva cuyo objetivo primordial es garantizar que los países cumplan sus obligaciones con la comunidad financiera internacional y, sobre todo, que paguen el servicio de la deuda externa.²²⁵

Tras 15 años de apertura con efectos negativos sobre el agro, la industria, la educación, la salud y el empleo, se aproxima una profundización mayor de las crisis vividas hasta ahora. La aprobación del tratado bilateral de Estados Unidos con Colombia, compromete la soberanía nacional en el devenir de las políticas económicas, por cuanto promueve la reducción total de aranceles en el comercio de todos los bienes agrícolas, industriales y servicios (medicamentos, telecomunicaciones, financiero etc.). El argumento para la firma del tratado fue la posibilidad de crecer en las exportaciones a EE.UU. y de beneficiar al consumidor con bienes y artículos más económicos. La falacia de este argumento fue

²²⁵ Ahumada. Óp. Cit. Pág. V

desarrollado por la oposición de las organizaciones sindicales y sociales quienes se opusieron públicamente frente al Tratado de Libre Comercio (TLC).

Desde el 2006 iniciaron las conversaciones y discusiones, posterior a la aprobación del congreso de ambos países, entró en rigor en el 2012. El balance anual fue el siguiente según los cálculos de United States Census Bureau, citado por el senador Jorge Robledo:

las ventas de productos colombianos a Estados Unidos en marzo de 2013, es decir, a diez meses de entrar en rigor el TLC, cayeron en 18% comparadas con las de marzo de 2012, sin TLC. A contramano, para los mismos meses, las importaciones de productos norteamericanos crecieron en 9,31%, lo que demuestra que el TLC ha deteriorado la balanza comercial de bienes con Estados Unidos. Sumado a la revaluación del peso, el futuro del agro y la industria no es alentador²²⁶.

El diario el Espectador publicó:

Se cumplió el primer año de la firma del TLC entre EE.UU. y Colombia. Mientras las fuentes oficiales conmemoran que 775 nuevas empresas colombianas exportaron al mercado norteamericano, fuentes independientes divulgaron que 70% de las exportaciones fueron en el área de hidrocarburos y minerales. Según el Departamento de Agricultura de EE.UU. se registró un crecimiento de 70% de las importaciones agrícolas y solamente 11.5 de las exportaciones. Estos doce meses han sido marcados por la fuerte recesión de Estados Unidos y por una pauta de exportación limitada que intenta adecuarse a las exigencias del mercado estadounidense, lo que ha significado una dinamización de la producción norteamericana y un debilitamiento de la producción colombiana²²⁷.

El diario El País redactó:

Desde que entró en vigencia el acuerdo comercial con Estados Unidos 775 compañías colombianas empezaron a hacer negocios en ese territorio, 42 son del Valle del Cauca y lo más destacado es que están exportando 16 productos que antes no se vendían en ese territorio, según cifras de Proexport...

Por ejemplo, explicó María Claudia Lacouture, presidenta de Proexport, en Miami compraron por primera vez frutas como chirimoya, guanábana y maracuyá, queso fundido, artículos para acampar,

²²⁶ Pronunciamento del Senador Jorge Robledo. Seguimiento a los Impactos del TLC con EE.UU. En: <http://www.senado.gov.co/sala-de-prensa/noticias/item/17127-las-cifras-confirman-que-colombia-es-el-gran-perdedor-del-tlc-con-estados-unidos-senador-robledo> [consultado en junio 2013]

²²⁷ Un año del TLC. En: <http://www.elespectador.com/opinion/columna-424295-un-ano-del-tlc> [consultado en junio 2013]

calzado con plataforma de madera, ladrillos de cerámica y lavaderos de acero inoxidable, entre otros artículos²²⁸.

La entrada del Tratado de Libre Comercio, lejos de promover desarrollo, estanca la economía nacional, la condiciona a promover y exportar materias primas sin mayor elaboración y transformación como es el caso de frutas, flores, prendas de vestir, entre otras. La nación colombiana adquiere el carácter de un país dependiente de los avances científicos y tecnológicos y por tanto de los bienes terminados.

Así, de 1990 en adelante Colombia carece cada vez más de seguridad y soberanía alimentaria, de industria nacional, de fuentes de empleo, del respeto de derechos humanos y por el contrario, se incrementa la carga impositiva, la informalidad, la tercerización laboral, el narcotráfico y la violencia. En reacción, distintos sectores sociales emprenden un escenario de resistencia en contra de todas las medidas neoliberales que han deteriorado la esperanza y calidad de vida.

4.3 La desaceleración del Valle del Cauca

El Valle del Cauca fue uno de los departamentos más afectados con la apertura, la entrada masiva de bienes terminados (libre comercio) desmantelaron la industria regional, los avances tecnológicos en la producción azucarera reemplazan mano de obra y la caída del cartel de Cali generó una crisis reflejada en el alto nivel de desempleo. El sector de servicios y el informal se convirtieron en las principales fuentes de empleo.

La desindustrialización se percibe en la visión de la ciudad, el viejo paisaje de fábricas y talleres en donde se transformaba materia prima, cambió abruptamente, después de 1990 se convirtieron en el mejor de los casos en bodegas. Sin embargo, Fernando Urrea opina:

Estos últimos años han estado entonces signados por fuertes estremecimientos en las organizaciones empresariales en la región, tanto nacionales como multinacionales, al tiempo que pareciera darse una transición hacia un nuevo modelo de orden empresarial en medio de la crisis de los negocios, pero que aun así no permite hablar ni de des-industrialización ni de incapacidad de innovación tecnológica. ..Estamos en presencia de una re-industrialización regional diferente a

²²⁸ Historias del primer año del TLC entre Colombia y Estados Unidos. En: <http://www.elpais.com.co/elpais/economia/noticias/historias-primer-ano-tlc-entre-colombia-y-estados-unidos>.

situaciones anteriores que desvirtúa aseveraciones de corte catastrófico sobre la industria regional y la exclusiva “tercerización” de la economía de Cali y su área metropolitana.²²⁹

Lo anterior indica que posterior a la apertura económica hubo industrias sobre todo medianas y pequeñas, principalmente del sector de alimentos y textiles, que se quebraron porque el mercado interno fue captado por los bienes extranjeros que ingresaron sin ninguna o baja barrera arancelaria, el desempleo generado tampoco fue resuelto sino por la vía de la informalidad, en este caso se puede hablar de desindustrialización porque son empresas que no volvieron a ser reemplazadas en la región. Sin embargo, hubo otros sectores como el azucarero, el papelerero y de gráficas que no se afectaron en la primera etapa de la apertura, pero aun así no están exentos de la libre competencia en el mercado.

La desaceleración económica se percibe en el quiebre de cadenas productivas, según la Cámara de Comercio de Cali:

Los efectos de la apertura fueron particularmente fuertes debido a que se dio de manera simultánea con una apreciable revaluación del peso. En el caso del Valle del Cauca significó la pérdida de algunos sectores productivos, que en particular habían conformado distintas cadenas. Es el caso de la del algodón -textiles- confecciones, con la desaparición del cultivo del algodón y de las empresas textileras; el de la cadena de grasas y aceites, con la exclusión de los cultivos de las “pepas” (soya y sorgo); de la del cuero, con la quiebra de varias fabricas de curtiembres²³⁰

Otras consecuencias negativas fueron que muchas empresas cambiaron su estrategia corporativa, los efectos son señalados por la Cámara de Comercio de Cali:

- De productoras a importadoras. Algunas empresas que antes eran productoras, con plantas propias en la región, se convierten en importadoras de sus propios productos.
- Focalizadas en líneas de producción. Varias decidieron especializarse en la producción de determinados artículos y sustituir otros que antes fabricaban aquí, mediante su importación de plantas propias del exterior²³¹.

²²⁹ Urrea Fernando & Mejía Carlos Alberto. Innovación y cultura de las organizaciones en el Valle del Cauca. En: Innovación y cultura de las organizaciones en tres regiones de Colombia, Colciencias, Colombia, 2000. Pág.153.

²³⁰ Cámara de Comercio de Cali, Vocaciones Histórico – Económicas de Santiago de Cali. En; Revista Observatorio social y económico del Valle del Cauca N°7, Diciembre 2006. Pág. 18.

²³¹ *Ibíd.*

Todo lo anterior en referencia al sector industrial, pero aun más afectado resultó el sector agrícola, en cuanto los cultivos transitorios pierden participación y la caña de azúcar tiende a ganarla, según Luis Fernando Aguado y Henry Picón, “la tendencia en los noventa, es una expansión de la caña de azúcar, una fuerte reducción de los transitorios que se disputan la tierra en la zona plana del valle geográfico del río Cauca²³²”. No obstante, los autores no desarrollan pero sí señalan los peligros de una especialización y rigidez de la oferta agrícola.

Para finales de 1998 la economía vallecaucana sucumbió en una de las peores crisis como resultado de la economía nacional, cayeron tanto las exportaciones del café como las de azúcar, y el desempleo según Ancizar Méndez registró la precipitosa cifra de:

19.5% sin considerar el desempleo abierto. Esta situación ha hecho caer la economía regional en un círculo vicioso, en el cual el aumento del desempleo ha incidido en la disminución del poder adquisitivo y por lo tanto de la demanda agregada, en la disminución de las ventas, en la producción y, consecuentemente, en la oferta de nuevos empleos²³³

Con un deterioro industrial y agrícola y la contracción del mercado externo, el reflejo social era la pérdida consecutiva de empleo. El efecto neoliberal consolida la siguiente estructura económica:

En los departamentos el crecimiento dejó de estar sustentado en los sectores tradicionales (industria, minería y agricultura), y empezaron a ganar importancia los sectores de los servicios públicos domiciliarios, comunicaciones y transporte, con altos niveles de inversión, en este caso se destaca la capacidad del sector público, como se ha dicho para jalonar estos desarrollos, lo que permitió amortiguar la pesada carga de la crisis durante la segunda mitad de la pasada década, naturalmente con secuelas sobre las finanzas públicas, como se verá más adelante²³⁴

Entre los sectores económicos que no fueron afectados se resalta el sector del papel y las impresiones, el farmacéutico y el producto exportador por excelencia del Valle del Cauca,

²³² Aguado Luis Fernando & Picón Henry, Sector agrícola en el Valle del Cauca en los noventa En; Revista Observatorio social y económico del Valle del Cauca N°2, agosto 2000. Pág. 126.

²³³ Méndez Ancizar. Crecimiento del Valle del Cauca durante 1998, En: Revista Observatorio social y económico del Valle del Cauca N°1 octubre 1999. Pág. 11.

²³⁴ Ramírez Juan Carlos & Bonilla Manuel Guillermo. Elementos estratégicos para el mejoramiento de la competitividad del Valle del Cauca. En: Revista Observatorio social y económico del Valle del Cauca N°5. noviembre 2004. Pág. 18. N5 pág. 17.

el azúcar; para todos ellos es válida la caracterización de Urrea de analizarlos bajo la perspectiva de reestructuración empresarial:

Por reestructuración entendemos los cambios en las organizaciones empresariales (de bienes y servicios) aunque no se den en el mismo tiempo en todas ellas, pero terminan conjugándose bajo modalidades diversas: traspasos de propiedad a través de la compra, fusiones o integración de una empresa con otra, modificaciones en la estructura organizativa y en el sistema de toma de decisiones ... cierre de plantas y aperturas de otras, o desmonte de procesos productivos y puesta en marcha de otros procesos (productivos o distributivos), relocalización de la inversión productiva y de distribución respecto al sitio de origen, en el mismo país o en otros, deslocalización de procesos productivos bajo modalidades de subcontratación ...²³⁵

Según lo anterior, la producción azucarera vallecaucana que se halla dentro de los diez productores mundiales de azúcar crudo y blanco; también es clasificada dentro del marco de reestructuración empresarial. La llegada de capital del empresario Ardila Lulle en la adquisición de los ingenios del Cauca, Providencia y Risaralda, introdujo estilo de dirección moderna, inclusive se arriesgó a refinar azúcar compitiendo con los históricos ingenios Manuelita y Río Paila, otros cambios tecnológicos en el sector han sido nuevas variedades de caña, uso de laboratorios de pesaje de la caña, machete australiano, adopción de tecnología microelectrónica, rayos láser para nivelación de suelos, entre otros, se destaca la continua mecanización en el corte, por los efectos sociales:

Si se difunde la cosecha mecanizada, desaparecerán los corteros manuales, generándose un conflicto regional de consecuencias imprevisibles y un posible proceso de concentración de los ingenios y de la tierra, pues dado los altos costos de esta tecnología, no todos podrán comprarla, y se desatara un proceso de "consecuencias no deseadas de la acción social"²³⁶

Finalmente, dos aspectos agravan la situación decadente del Valle del Cauca, el primero el narcotráfico y el segundo la deuda departamental confabulada con la corrupción de las instituciones gubernamentales.

El narcotráfico y sus efectos económicos en la caída del cartel de Cali son explicadas por Urrea y Mejía:

²³⁵ Urrea Fernando & Mejía Carlos Alberto. Innovación y cultura de las organizaciones en el Valle del Cauca.

Óp. Cit. Pág. 154

²³⁶ Ibíd. 164-168.

La acumulación de capital lograda por diferentes componentes del “cartel de Cali” a través de las décadas del setenta, ochenta y noventa, conformaron un representativo emporio empresarial... las drogas ilícitas forman parte de la internacionalización de las economías en las sociedades nacionales mucho antes de que pusieran en marcha los mecanismos de apertura...²³⁷

El capital derivado de la exportación de drogas ilícitas se invirtió en el sector terciario y real de la economía, algunas empresas fueron las constructoras, predios urbanos, negocios inmobiliarios, centros comerciales, almacenes, cooperativas de ahorro y crédito, medios de comunicación, industrias de alimentos, litografías, farmacéutico, Universidad Santiago de Cali, entre otros.²³⁸ El desmantelamiento progresivo del narcotráfico ha afectado el empleo en el departamento.

Con respecto a la deuda pública, ésta se encuentra relacionada con el descenso del PIB regional, la quiebra de empresas agravó el fisco departamental para hacerle frente a un gasto social creciente, según Asobancaria citada por la Cámara de Comercio, explica:

Una de las causas del excesivo endeudamiento de los entes territoriales fue la inadecuada implementación de la descentralización administrativa; en efecto, la constitución de 1991 adjudicó nuevas responsabilidades a los gobiernos municipales y regionales sin ofrecerles claras posibilidades de mayor generación de ingresos para su cubrimiento²³⁹

El neoliberalismo caracterizado por el abandono del Estado, trasladó muchas de sus responsabilidades a los entes territoriales, pero además dejó los antiguos derechos de educación y salud, como servicios en manos del mercado. Lo anterior se prestó para múltiples actividades de corrupción, senadores de la República, Concejales etc. se apropiaron del presupuesto de aquellos servicios sociales, generando una profundización de la crisis social.

Los diferentes gobiernos departamentales a medida que la situación se agravaba, aumentaron la deuda pública hasta hacerse insostenible, en el año 2012 el departamento entró en ley 550 que consiste en congelar la deuda y renegociarla pagando primero el pasivo salarial y posteriormente los impuestos y los entes financieros.

²³⁷ Ibid. pág. 131

²³⁸ Ibid. Pág. 132

²³⁹ Cámara de Comercio de Cali, Resumen Ejecutivo. En: Revista Observatorio social y económico del Valle del Cauca N°3, Diciembre 2001. Pág. 12.

Así, el panorama social de la región vallecaucana permanece en una crisis que se agudiza por la falta de institucionalidad, debido a la continuidad de prácticas clientelistas y patrimonialistas que afectan el manejo de las entidades y recursos públicos en la región.

La economía se estancó y no existen índices de reactivación con la firmada del TLC con Estados Unidos, las perspectivas de crecimiento se congelan, en el engranaje modernizador al Valle del Cauca todavía le falta infraestructura para poder amoldarse y convertirse en una plataforma comercial receptora de toda clase de bienes. En todo el siglo XX y lo vivido del siglo XXI, Buenaventura sigue siendo la razón principal de importancia para el Valle del Cauca.

4.4 Debate: las causas para liquidar Colpuertos

En 1991 Colpuertos fue liquidada y en su reemplazo se crearon las sociedades portuarias que entraron a operar en 1993, sin embargo, el debate a la solución de la crisis de Colpuertos se inició desde principios de la década de los ochenta, situación cubierta no solamente por el diario El País, sino también por la academia colombiana, por los trabajadores portuarios, por los organismos financieros del exterior y por las instituciones encargadas. Durante el periodo presidencial de Turbay (1978-1982), se contrató una misión de expertos, sus conclusiones entregadas para 1982 exponen la necesidad de automatizar el cargue y descargue, para lo cual se debía adecuar las instalaciones y comprar equipos, el mismo estudio denunció una sobretasa de empleados que no serían requeridos para el proceso de modernización.

En párrafos anteriores se indicó que desde 1975 los gerentes regionales o subgerentes tuvieron la facultad para contratar personal, el resultado fue un crecimiento desbordado de personal laborando, esa medida contribuyó a la corrupción local auspiciada por caciques regionales que hacen del ofrecimiento de un puesto de trabajo una corrupción electoral en la compra de votos. Entre 1970 y 1982 el personal ocupado por Colpuertos se incrementó en 78 por ciento²⁴⁰, para un total de 12.406 trabajadores, atendiendo a las

²⁴⁰Síntesis económica, enero 21 de 1983. Pag.11.

recomendaciones del estudio contratado por Turbay, se redujo la planta en un 33 por ciento entre 1982 y 1989, quedando alrededor de 8177 trabajadores²⁴¹.

La irresponsable decisión de aumentar personal sin necesidad para la actividad portuaria, es un indicativo de la deficiente administración encabezada por el gerente y la Junta Directiva encargada de mantener solventes y autosuficientes a los puertos. Pese a las equivocaciones administrativas, se fue creando una campaña de desprestigio hacia los trabajadores como los culpables de la crisis y bancarrota de Colpuertos.

Para 1983, se publicó el estudio de Cedetrabajo, institución dedicada a la investigación de los problemas laborales del país, ésta fue contratada por el sindicato portuario para analizar la situación portuaria y las posibles soluciones a la crisis. Los resultados distan mucho de los entregados por los demás estudios, en él se nombran tres factores culpables de la crisis de Colpuertos:

1. La equivocada y antinacional política estatal de congelar las tarifas o de otorgar subsidios tarifarios a monopolios nacionales como la Federación Nacional de Cafeteros, lo que ha conducido a una reducción de los ingresos de la empresa.
2. El enorme endeudamiento externo en que ha incurrido COLPUERTOS, lo cual significa por otra parte, su sometimiento a las exigencias e imposiciones de las entidades prestamistas internacionales.
3. La fuerte competencia que representan los muelles privados que se han venido autorizando por parte del Gobierno, lo que constituye una prueba de sus verdaderas intenciones de acabar con aquella empresa estatal.²⁴²

Sorprende que sea el único estudio que no acuse a los trabajadores de ser los principales culpables de la deficiencia de la empresa. Las anteriores razones son verídicas en cuanto el decreto 550 de 1980 rebajó las tarifas para los exportadores, y especialmente a la Federación Nacional de Cafeteros la subsidió con tarifas inferiores, esto significó una reducción en los ingresos de la empresa y lo poco percibido era destinado a pagar la nómina y la deuda. En cuanto al sometimiento de la banca externa, ésta se evidenció cuando el Banco Mundial sancionó a Colpuertos por la suma de US \$4.558.279 equivalentes a 2 mil 300 millones de pesos por no ejecutar oportunamente los proyectos de obras civiles, compra de equipos, fortalecimiento y elaboración de estudios para su

²⁴¹Semana, septiembre 11 de 1990.

²⁴²Deslinde N° 1, noviembre de 1983.

mejoramiento, los que fueron financiados con créditos del BM, de los US \$ 1.709 millones desembolsados, las obras están en un 40%, además recomendó agilizar la liquidación del personal para el programa de rehabilitación.²⁴³

Lo anterior recuerda que las primeras obras de transformación portuaria iniciadas a principio de siglo XX, se dieron de la misma forma: el gobierno nacional contrató a misiones de expertos de Estados Unidos que recomendaron cambios, para lo cual la banca de Estados Unidos prestó el capital con que comprarían el material y los equipos igualmente elaborados en dicha nación, era un negocio garantizado que se mantiene en el tiempo.

La crisis era propagada para impulsar el proyecto de la modernización portuaria, tal y como a mitad de siglo XX cuando se impulsó Colpuertos con el mismo objetivo de modernizar el puerto. Pero ¿Qué implicaba la modernización?, según la investigación de Cedetrabajo, se buscó implantar masivamente el sistema de contenedores por vía de endeudamiento, el costo calculado fue de 170 millones de dólares financiados por el Banco Mundial, que exigió la renegociación de la convención colectiva y la reducción de salarios. Aunque el estudio reconoce la importancia de la contenerización, también reconoce que era más una necesidad del mercado extranjero que una medida de progreso nacional, “los contenedores, si bien representan lo más avanzado en materia portuaria, no corresponde con el desarrollo incipiente de la economía nacional ni con los volúmenes de carga que movilizamos. En el fondo lo que se pretende resolver es la crisis por la que atraviesan los grandes consorcios norteamericanos que fabrican estos equipos”²⁴⁴

Finalmente, a la defensiva de los trabajadores se anunció en dicho estudio que porcentualmente se había disminuido el salario de 43.66 % a 36.70% entre 1980 a 1982, para el caso de Buenaventura el 80% de los trabajadores devengaron salarios inferiores a 20.000 pesos.²⁴⁵

Contrario a Cedetrabajo, la revista Síntesis económica de circulación nacional y reconocimiento académico, publicó el artículo *Una empresa a la deriva*, pese a que

²⁴³Diario El País, 12 de septiembre de 1990. N° 14487.

²⁴⁴ Deslinde. Óp. Cit. Pág. 181.

²⁴⁵ Ibíd. Pag.183.

anuncia que los aspectos principales de la crisis de la empresa son la deficiencia estructural-administrativa, y los trabajadores con sus altos salarios, sobre este último profundizó informando que la empresa ha sido saqueada por los empleados a costillas del erario público y de los usuarios de los puertos, enumeró los puntos convencionales más nocivos:

- “La empresa está obligada a asignar y pagar personal en algunas áreas, aunque este no requiera, tales como operadores y conductores.
- El personal incapacitado devenga mayor salario que el que labora.
- Intervención de los sindicatos para pagos y sistemas de liquidación.
- Existen pensiones de jubilación a cualquier edad y con 15 años de servicio para algunos grupos de trabajadores.
- Las plantas de personal a destajo están determinadas convencionalmente...es insólita la cláusula contenida en la convención, de liquidación del trabajo a destajo, que no tiene en cuenta la labor efectivamente realizada por cada trabajador, permitiendo de paso que se remunere sin haber trabajado²⁴⁶”

Finalmente, considera que la pérdida financiera de la empresa se debe al endeudamiento con los trabajadores. No identifica a los usuarios como agentes que contribuyeron a dicha crisis, por el contrario, son considerados como perjudicados por la política portuaria; como correctivos, propuso un tope máximo de salario para el trabajador, la creación de un fondo para las pensiones, el funcionamiento de Emcanales como la empresa encargada del dragado, la descentralización y la privatización de la parte operativa portuaria llamándose EMPRESAS AUTÓNOMAS PORTUARIAS. No hay intención alguna de reestructurar o modificar Colpuertos, su liquidación empieza a ser la fórmula pregonada por los empresarios en calidad de usuarios.

Tanto CEDETRABAJO como SÍNTESIS ECONÓMICA, son la muestra de la vocería de dos organizaciones distintas, la primera representa los intereses de los trabajadores y la segunda representa los intereses de los usuarios; ambos actores contribuyeron en el devenir portuario, sin desconocer que los planes sobre los puertos se debían a los cambios mundiales.

²⁴⁶Síntesis económica, mayo 09 de 1983.

En entrevista a Eva María Uribe, secretaria de la Junta Nacional de Tarifas, por SEMANA, en 1990 ella identificó dos grandes focos de problemas para Colpuertos:

1. “La estructura administrativa de la empresa...muchas de las vicisitudes portuarias están ligadas a una gestión ineficiente de los gerentes de la entidad...un caso claro de interferencia administrativa causado por la participación de los usuarios en la junta directiva de Colpuertos es el de las tarifas. Estas permanecen congeladas desde 1981 ... no cabe duda de que parte de los déficit financieros se originan en los subsidios implícitos que la tarifa está otorgando, no solo a los exportadores sino incluso a los importadores...”
2. La convención colectiva de trabajo...uno de los artículos más debatidos es el 59, en el que no se puede desmejorar los ingresos del personal a destajo por la automatización...las exageradas prebendas laborales en torno a los 20 salarios por año, sin contar los recargos por horas extras, nocturnas o cargas especiales, seguridad social y la participación del 5% de las utilidades...²⁴⁷

Así, la congelación de tarifas para ciertos usuarios y los privilegios convencionales de los trabajadores, fueron las razones principales para la liquidación de Colpuertos, sin embargo, falta profundizar cuál fue el desempeño o responsabilidad del Estado en la situación crítica de Colpuertos. La gerencia y la administración correspondía a una estructura estatal, porque en ese sentido, el Estado autorizó a empresarios-usuarios la creación de muelles privados dentro de puertos públicos aún cuando esa medida afectaba los ingresos de Colpuertos. Según cifras de las 25 empresas privadas que poseen muelles propios, cuatro concentraron el 76% de la movilización, esas son: ESSO colombiana, Cementos del Caribe, Codi-Mobil y Monomeros Colombo-venezolana, en el último quinquenio de la década del 80, los muelles privados movilizaron un 50% más que lo movilizado por Colpuertos y los usuarios que movilizaban mediante Colpuertos poseían subsidios. La gerencia aunque estatal, administró a favor del sector privado, generando la crisis y liquidación de la empresa²⁴⁸.

Colpuertos como la empresa más ineficiente del país, dejó en duda si el modelo fue igual para todos los puertos nacionales, según datos, la empresa trabajó los últimos años con pérdidas, pero la opinión pública se empeñó en demostrar que el puerto de Buenaventura había subsidiado la ineficiencia y deudas de otros puertos. En el año de 1989

²⁴⁷ ibíd.

²⁴⁸ Deslinde N° 1. Pág. 182.

Buenaventura movilizó 2.870.975 toneladas con 2.472 trabajadores²⁴⁹, lo que significó el 45% de los ingresos totales de Colpuertos²⁵⁰. Los gremios mediante la prensa protestaron por el préstamo de 3000 millones solicitados por la gerencia general a nombre del puerto de Buenaventura para cubrir la deuda de un pasivo pensional de otros puertos, lo declararon como un préstamo ilegal e inconveniente porque afectaba el plan de inversiones; la compra de dos remolcadores y demás equipos de contenedores y de carga a granel²⁵¹, fue el argumento que contribuyó al tan criticado centralismo.

El documento que sentaría las bases para la nueva forma administrativa, sería el CONPES denominado *consolidación de la política portuaria* del 30 de mayo de 1990, el cual expuso detalladamente en tres partes todo lo relacionado con Colpuertos:

En la primera parte llamada *situación actual de COLPUERTOS*, se evaluaron los siguientes aspectos: laboral, de los 8850 trabajadores solo se necesitaban 6700 según el patrón de productividad de Buenaventura, aparte del sobredimensionamiento de la planta, se suman los salarios altamente onerosos que dificultaban la eficiencia portuaria. En cuanto al aspecto financiero, se estableció que los gastos por pago de nómina se igualan a los ingresos de manera que no hay cómo hacer inversión ni cubrir otros gastos. El aspecto operacional carece en un alto porcentaje de tecnología, de equipos y contenedores, afectando gravemente a los usuarios. El aspecto administrativo es el más atrasado por cuanto la empresa se denomina descentralista, no posee un autofinanciamiento, ni independencia frente a otros puertos, pero si tenían autonomía en el gasto, y el aspecto tarifario no se había modificado desde 1981 siendo obsoleto para el comercio exterior.

La evaluación portuaria descrita por el CONPES indica el estado de crisis en que se hallaba Colpuertos, los aspectos más críticos era el laboral, el tarifario y el operacional, que dificultaban la operación portuaria. En la segunda parte, anuncia una reforma estructural, denominada *Consolidación de la política portuaria*; se caracteriza la gestión de los puertos sobre los siguientes cuatro aspectos:

²⁴⁹ Los demás puertos del país con 5406 trabajadores movilizaron 2.060.100 toneladas, con casi el triple de personal que Buenaventura tuvieron un rendimiento menor.

²⁵⁰ El País, 11 de noviembre de 1990. N° 14547.

²⁵¹ Diario El País, 2 de noviembre de 1990 N° 14538.

1. Propiedad: concerniente a que el Estado debe ser propietario de las zonas (ubicación), y la propiedad de la infraestructura concierne a quien haga las inversiones.
2. Administración: el paradigma debe cambiar, la administración portuaria debe ser dirigida por la nación, por particulares o por sociedades mixtas.
3. Operación: el Estado debe ceder a subcontratar con terceros la operación total (estiba, desestiba, almacenaje etc.)
4. Financiación: cada puerto debe ser autosuficiente.

La gestión del sistema portuario, se basara en los mismos criterios para el nuevo Estado:

1. Competencia: como ningún puerto goza de monopolio, tendrán que competir para ofrecer los servicios.
2. Eficiencia: se busca menores costos y mayores beneficios.
3. Especialización y complementariedad: se requiere de aprovechar al máximo las ventajas para una mayor eficiencia en el comercio.
4. Protección al usuario: privilegiar al usuario con la posibilidad de contratar los servicios que mejor los beneficie.

Tanto los aspectos como los criterios de la gestión del sistema de los puertos, respaldaron la liquidación de Colpuertos y la creación de una nueva institución de corte privado en la dirección de la operación portuaria. Finalmente, el CONPES exigió un cronograma de actividades a realizarse, entre lo que se encontró la modificación convencional, la compra de nuevos equipos, la descentralización y el nuevo estatuto tarifario.

Las críticas de los trabajadores a este documento fueron presentadas en el diario El País. Aquella noticia manifestó sus divergencias al CONPES en el aspecto laboral, financiero, operacional, tarifario y administrativo, frente a la evaluación de los servicios portuarios anuncio: “Colpuertos tampoco fue monopolio estatal en cuanto a la prestación de servicios portuarios, ya que desde antes de su creación existieron los muelles privados”²⁵², es decir que en zonas como Urabá y Barranquilla han funcionado muelles privados desde antes del decreto 1175 de 1980, la razón obedeció a decisiones gubernamentales y no por causa de incapacidad o deficiencia de Colpuertos, ésta medida ha reducido la carga de

²⁵² Diario El País, 02 de septiembre de 1990.Nº14477.

comercio marítimo movilizaba por Colpuertos, de éste hecho se deriva la acusación que los puertos están siendo subutilizados no conforme a su infraestructura.

En cuanto al aspecto laboral, no se cree en la veracidad del documento, pues no se especifica bajo qué patrones de productividad aplican la fórmula para afirmar que sobra personal, como prueba se especifica: “en las labores de cargue y descargue de las embarcaciones participa personal adicional suministrado por las agencias marítimas y los dueños de mercancías”²⁵³. La actividad portuaria implica un sin número de actividades en distintas áreas, por tanto, antes de un despido masivo, es necesario canalizar la fuerza de trabajo donde se necesite. En cuanto a la sobre remuneración, ésta se debe a que los usuarios institucionalizaron la posibilidad de contratar personal para el trabajo ininterrumpido nocturno, otorgando pagos adicionales y en efecto se genera un recobro a los armadores.

Casos como el de la jubilación están siendo acordadas convencionalmente a futuro entre la administración y los trabajadores, dado que el pago de la nomina absorbe todos los ingresos impidiendo capital para la inversión, se recuerda que del 20% otorgado a la administración central deben salir las inversiones portuarias y finalmente, denuncian que el atraso en el manejo de contenedores se debe a la negligencia de los gerentes:

a pesar de conocer la administración de la empresa, la necesidad que tiene los terminales de ser condicionados con tecnología moderna para la atención del tráfico especializado, en lugar de solucionar este problema lo que viene haciendo es contratar nuevos estudios, a costos cada vez mayores, para que recomienden lo recomendado²⁵⁴

Finalmente, los trabajadores mostraron la voluntad de participar en una comisión tripartita: gobierno, usuarios y trabajadores en la búsqueda de una solución concertada para el sistema portuario.²⁵⁵

Tanto el CONPES como la respuesta de los trabajadores revelan que no había consenso frente a la crisis y solución de Colpuertos, el nuevo papel del Estado en la economía como regulador de las reglas del mercado buscaba unas zonas portuarias eficientes basadas en

²⁵³ Ibid.

²⁵⁴ Ibid.

²⁵⁵ Ibid.

los criterios de la competitividad, lo cual exigía la liquidación de Colpuertos y el desmonte salarial de la mayoría de obreros.

Titulares como: *Colpuertos frena la apertura económica*²⁵⁶, *retiro de un trabajador cuesta \$191 millones*²⁵⁷, *Colpuertos no es prenda de garantía para la apertura*²⁵⁸, y *siete razones para liquidar colpuertos*, fueron noticias que indicaron la subutilización de la capacidad instalada por los tiempos muertos, las pérdidas operacionales de la empresa, el estatuto tarifario obsoleto, la falta de descentralización, la excesiva planta de personal y el atraso en la maquinaria como las principales barreras para la eficiente administración. El proyecto de ley presentado por el ejecutivo mediante el Ministro de Obras Públicas, Juan Felipe Gaviria fue sancionado el 10 de enero de 1991.

4.5 Fin de Colpuertos e inicio de la Sociedad Portuaria de Buenaventura.

Después de 30 años de vida de Colpuertos, el 10 de enero de 1991 fue sancionado el **ESTATUTO DE PUERTOS MARITIMOS (ley 01 de 1991)** que sepultó a dicha entidad y daría vida a la nueva figura privada de Sociedades Portuarias; el artículo 33 indica:

líquidese la empresa Puertos de Colombia Colpuertos, Su Gerente o la persona que designe el Presidente de la República en coordinación con su Junta Directiva, actuara como liquidador. La liquidación tendrá una terminación máxima de tres años contados a partir de la publicación de la presente ley.²⁵⁹

En el año de 1993 entraron en funcionamiento las Sociedades Portuarias definidas en el artículo cinco como:

²⁵⁶ “En las actuales circunstancias, la competitividad y la apertura económica obligan a Colombia a definir una nueva política portuaria...el gobierno nacional deberá definir los planes de expansión portuaria...se creara una Dirección General Marítima. El País, 19 de noviembre de 1990.”

²⁵⁷ En la campaña de desprestigio, el Presidente Gaviria indico que un líder sindical que se retiro de Colpuertos después de 29 años de servicio y siete antes de alcanzar la edad de jubilación, recibirá la suma de 191 millones, El País, 17 de noviembre de 1990. Es un caso particular no con el objeto de generalizar aunque los medios así buscaron.

²⁵⁸ “el titular de cartera revelo que esta situación ha llevado al gobierno a preparar un cambio en el esquema institucional de Colpuertos, sustituyéndolo por sociedades portuarias independientes que operen las instalaciones de puertos existentes, El País 20 de octubre de 1990. N° 14525.”

⁵⁸ <http://www.supertransporte.gov.co/super/phocadownload/Normatividad/CD2/2.LEYES/9 E Ley%2001%20de%201991.doc>. [consultado en febrero 2013]

sociedades anónimas, constituidas con capital privado, público o mixto, cuyo objeto social será la inversión en construcción y mantenimiento de puertos, y su administración. Las sociedades portuarias podrán también prestar servicios de cargue y descargue, de almacenamiento en puertos y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria.²⁶⁰

La Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura (SPRBUN) se constituyó el 21 de diciembre de 1993, mediante la escritura pública N° 3306 como una sociedad mixta, las acciones de la empresa fueron representadas así: empresa privada²⁶¹ 70%, el municipio de Buenaventura 15%, Gobernación del Valle del Cauca 13% y la nación con 2%²⁶², para un total de 300 socios. El 21 de febrero de 1994 la SPRBUN asumió la administración otorgada a las personas naturales y jurídicas apoderadas por el Doctor Carlos Lleras de la Fuente, uno de ellos, Fabio Grisales Bejarano²⁶³, entre las funciones a desempeñar se destacan:

- Administrar y mantener la infraestructura y la superestructura portuaria y la línea de atraque.
- Definir políticas operativas y de almacenamiento.
- Supervisar y controlar los servicios que suministren o soliciten los usuarios dentro de las instalaciones portuarias.
- Fijar las tarifas para el alquiler de áreas solicitadas por los usuarios dentro del área de concesión.
- Incentivar el uso del contenedor como medio más eficaz para mejorar los rendimientos y la seguridad de las mercancías²⁶⁴.

²⁶⁰ Ibid.

²⁶¹ Entre los accionistas se hallan: conglomerados económicos, extrabajadores de Colpuertos, Importadores, exportadores, navieros, operadores portuarios etc.

²⁶² Palomeque García, Adalberto, “L a SPRBUN S.A. y la formación de una nueva clase obrera precarizada”, Universidad del Valle, Facultad de ciencias sociales y económicas, Cali, 2004. pág.15

²⁶³ Fabio Grisales Bejarano: Nació en Cali en diciembre 21 de 1950 y murió en noviembre 8 de 1998. Fue Concejal en tres períodos y Presidente de esta entidad. Fue Diputado y Presidente de la Asamblea y elegido como Ejecutivo del año en 1994 Fue el primer Gerente fundador de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. Hombre de empresa y de visión del futuro, en su calidad de Presidente de la Cámara de Comercio de Buenaventura, promovió importantes iniciativas siendo la principal la creación de la Sociedad Portuaria, para que entrara a proponer en la licitación para hacerse cargo del Terminal Marítimo, una vez privatizado por el Gobierno Nacional, en lo cual tuvo pleno éxito. Murió asesinado. <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/modosycostumbres/memoria/memo28i.htm> [consultado marzo 2013]

²⁶⁴ Reglamento de condiciones técnicas de Operaciones Portuarias. En: <http://www.sprbun.com/documentos/reglamento-consolidado-sprbun.pdf> , pág. 7 y 8. [consultado en febrero 2013]

4.5.1 Aspecto administrativo

El comercio marítimo, parte fundamental de la economía, quedó organizada a nivel nacional de la siguiente forma:

Muelles privados: manejados por empresas privadas con orientación al comercio exterior.

Muelles especializados: que manejan exportaciones tradicionales como el petróleo, carbón y banano.

Muelles regionales: prestan el servicio al sector productivo general²⁶⁵, ésta fue la forma que adoptó el puerto de Buenaventura, de carácter privado pero de uso público.

Todas las anteriores formas de administrar los muelles serían regulados por la nación, según el artículo 1 de la ley 01 de 1991, “La dirección general de la actividad portuaria, pública y privada, estará a cargo de las autoridades de la República, que intervendrán en ella para planificarla y racionalizarla de acuerdo con esta ley”.

El artículo 25 y 26 aclara, “Crease la Superintendencia General de Puertos adscrita al Ministerio de Obras Publicas...Ejercerá sus facultades respecto de las actividades portuarias relacionadas con los puertos, embarcaderos y muelles costeros²⁶⁶

La responsabilidad estatal se basó sobre tres instancias:

1. Ministerio de Obras Publicas que a través del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) creara cada dos años los planes de expansión portuaria que serian ejecutados por la Superintendencia General de Puertos.
2. Ministerio de Defensa Nacional, que como en Colpuertos seguiría siendo el responsable de la seguridad de los puertos a través de la Dirección General Marítima.
3. Ministerio de Hacienda que seguiría funcionando a través de la Dirección General de Aduanas, para la recaudación de impuestos.

²⁶⁵ Las Sociedades Portuarias Regionales en el comercio exterior colombiano: Una reseña sobre la importancia del Puerto de Buenaventura. En: http://www.banrep.gov.co/documentos/publicaciones/regional/ESER/cali/2006_enero.pdf, pág. 8 [consultado en marzo 2013]

²⁶⁶ Ley 01 de 1991 artículos 1, 25 y 26

Todas las anteriores entidades no harían parte de la Junta Directiva como en Colpuertos.

Internamente el puerto de Buenaventura, administrado por la Sociedad Portuaria Regional –SPRBUN-, se distingue de Colpuertos al separar la parte operativa de la administrativa:

1. Sociedades portuarias: son responsables de la parte administrativa. Según el artículo 29 de la ley 01 de 1991, “serán en consecuencia entes, con autonomía administrativa, patrimonio propio y personería jurídica”, sobre las operaciones, el artículo 30 indica: “las sociedades portuarias pueden contratar con terceros la realización de algunas o todas las actividades propias de su objeto; o permitir que los terceros presten sus servicios de operación portuaria dentro de sus instalaciones”

2. Operadores portuarios: son los encargados de la parte operativa (el cargue y descargue de mercancías), estos a su vez se dividen en:

Primarios: manejan exclusivamente maquinarias y equipos para la manipulación de mercancías.

Secundarios: manejan exclusivamente la mano de obra para la movilización de la carga.

Los operadores portuarios son contratados por las agencias marítimas aunque muchas de estas manejan su propio sistema de cargue y descargue²⁶⁷

En la primera Junta Directiva de la SPRBUN, se identifica cómo los usuarios que en Colpuertos ocuparon cargos dentro de la Junta Directiva y su deficiente desempeño, fueron motivos de la liquidación, de nuevo en SPRBUN ocupan cargos en condición de socios por ser propietarios de operadores portuarios con el objetivo de ingresar en el negocio de servicios portuarios, entre los empresarios más reconocidos se destaca a la familia Cabal, reconocidos históricamente por incursionar en el negocio del azúcar, y porque poseen el operador portuario Comercializadora Internacional de Azúcares y Mieles -CIAMSA-. A demás la empresa Harinera del Valle adquiriría las acciones del departamento en un acto de poca transparencia aún cuestionado (ver cuadro 11).

²⁶⁷ Palomeque García, Adalberto, “L a SPRBUN S.A. y la formación de una nueva clase obrera precarizada”, Óp. Cit. pág.17

Cuadro 13: Composición de la Junta Directiva de la SPRBUN

PRINCIPALES	SUPLENTE
GERMAN VILLEGAS VILLEGAS	JOSE MIRA VELASQUEZ
Gobernador del Valle	Gerente General Almadeco S.A.
JOSE FELIX OCORO MINOTTA	EDINSON DELGADO R.
Alcalde de Buenaventura	Gerente general proyecto industrial aguadulce
MARCO ELCIAS CASTRO	JOSE HERNANDO HERRERA
BERNARDO QUINTERO BALCAZAR	RAMIRO TAFUR REYES
Vicepresidente Inversiones Corporación Financiera del Valle	Gerente graneles S.A.
JUAN ALBERTO PAEZ M.	GABRIEL ROSAS VEGA
Vicepresidente de la Flota Mercante Grancolombiana	Presidente asoc. nal. Exportadores café.
JUAN PABLO CABAL CABAL	SERGIO ALBERTO LEDESMA
Presidente CIAMSA	Gerente general AL-Occidente
FABIO GRISALES BEJARANO	PEDRO J. GUTIERREZ H.
Presidente Ejecutivo Cámara de Comercio	Gerente compañía transportadora S.A
SAVERIO MINERVINE	ENRIQUE PAYERAS TENORIO
Presidente de Comemar Ltda.	Gerente administrativo – Técnico Harinera del valle

4.5.2 Aspecto financiero

La privatización de los puertos implicó que el Estado concedía a privados el manejo portuario, a través de la figura de concesión por 20 años, con posibilidad de de extensión por el mismo tiempo. La concesión portuaria es definida como:

Un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la Superintendencia General de Puertos, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar, y zonas accesorias a aquellas o estos, para la construcción y operación de un puerto, a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos²⁶⁸

La contraprestación económica fue definida por US \$ 106.692,880 dólares pagaderos durante los siguientes 20 años por trimestres anticipados²⁶⁹, repartidos así: el 80% a la Nación y el 20 % al distrito donde opere el puerto.

Además, en el contrato la sociedad se comprometió a efectuar reparaciones, variaciones, reformas y mejoras necesarias a los bienes entregados temporalmente por la Nación²⁷⁰, lo que indica que todo revertirá al Estado terminada la concesión.

Con respecto al régimen tarifario, si la sociedad portuaria opera en puerto de servicio público, las tarifas serán calculadas mediante fórmulas aprobadas por el CONPES y la Superintendencia General de Puertos, la tarifa debe cubrir los costos y gastos de la operación portuaria, la depreciación y una remuneración a la inversión del concesionario, aquella no se diferenciará si es de exportación o importación, ni la procedencia o destino de la carga, y su valor debe ser semejante a las utilizadas a nivel nacional. Las Sociedades Portuarias de servicio privado podrán fijar libremente sus tarifas informando a la Superintendencia General de Puertos²⁷¹.

²⁶⁸ Artículo 5 de la ley 01 de 1991.

²⁶⁹ Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. En: http://www.sprbun.com/documentos/ESTADOS_FINANCIEROS_CONSOLIDADOS_AL_31_DE_DICIEMBRE_Y_30_DE_JUNIO_DE_2011.pdf. Pág. 10

²⁷⁰ Ibíd.

²⁷¹ Capítulo tercero régimen tarifario. En: ley 01 de 1991

En lo correspondiente a la financiación de obras de infraestructura o instalaciones portuarias, el Estado seguirá aportando, porque de lo contrario ningún privado se haría cargo del funcionamiento portuario.

Robledo, indica cómo la privatización de Puertos es un ejemplo de que las empresas que se privatizan, cuentan siempre con un mercado garantizado y con unas gabelas estatales, para argumentar lo anterior, Robledo cita una entrevista que le hace el diario El Tiempo del 30 de noviembre de 1995 a Fabio Grisales, representante de la Promotora Portuaria del Pacífico, posterior gerente de la Sociedad Portuaria.

Si el Estado no continúa haciendo aportes al terminal, el negocio no será rentable y no vale la pena invertir.

Esto significa que hay que buscar una nueva fórmula que permita los subsidios del gobierno...

Para colocar el puerto en niveles internacionales de competitividad se requieren 76 millones de dólares y con las actuales tarifas que se cobran a los usuarios nunca se podrán invertir esos dineros y obtener márgenes de utilidad.

...para combinar ambas variables habría que triplicar y hasta cuadruplicar las tarifas actuales, con lo cual perderían competitividad en los mercados internacionales.

La mayoría de los puertos reciben subsidios de sus gobiernos. En Estados Unidos solo cuatro de ellos son autosuficientes... el terminal marítimo de Halifax en Canada, recibe del municipio un subsidio de cinco millones de dólares²⁷²

Ricardo Sanabria, miembro de la junta directiva de SPRBUN, en la celebración de los 10 primeros años de concesión, reconoció al Gobierno Nacional:

el mantenimiento del dragado de los muelles y de zonas de maniobras, lo que ha permitido que nuestro terminal reciba embarcaciones de hasta 11 metros de calado, cuando hacia 1994 el promedio de la embarcaciones que llegaban era de nueve metros de calado²⁷³

Las obras que mejoran el acceso al puerto, fuera de contribuir al comercio nacional, benefician principalmente a la sociedad portuaria que garantiza mejores condiciones de tráfico a los usuarios.

²⁷² Robledo, Óp. Cit. pág. 227.

²⁷³ Boletín Portuario. Buenaventura de cara al futuro. En: http://www.sprbun.com/documentos/buenasventuras_03.pdf, pág. 8.[consultado en febrero 2013]

Otras fuentes de ingresos distintas a las tarifas, son el pago de los operadores portuarios por la utilización de las instalaciones, el alquiler de bodegas, cobertizos, equipos y demás maquinarias que son bienes de la sociedad portuaria, fuera del área marítima, también ha firmado distintos contratos con Tecnobell Ltda, Makila S.A., y la alcaldía distrital, para el arrendamiento de las instalaciones de la antigua zona franca.

Además, la sociedad portuaria es accionista mayoritario del terminal especializado de contenedores S.A. (TECSA), de la zona de expansión logística Ltda (ZELSA) y de operaciones portuarias realizadas en Costa Rica a través de la Sociedad Portuaria de Caldera y Sociedad Portuaria Granelera de Caldera S.A., todas éstas actividades arrojaron una utilidad para el año 2011 de 11.355.837 en miles de millones de pesos.²⁷⁴

4.5.3 Aspecto logístico

Las actividades portuarias, es decir, el cargue-descargue, embalaje-desembalaje y el almacenaje de las distintas mercancías, son funciones realizadas por los operadores portuarios o por las agencias marítimas quienes firman contrato con la sociedad portuaria, ésta a su vez ofrece ser contratada para la utilización de equipos y maquinarias necesarias para el tráfico.

El puerto de Buenaventura es definido según la Superintendencia de Puertos y Transportes como multipropósito, pues maneja todo tipo de carga y está conformado por los siguientes terminales:

²⁷⁴Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. En: http://www.sprbun.com/documentos/ESTADOS_FINANCIEROS_CONSOLIDADOS_AL_31_DE_DICIEMBRE_Y_30_DE_JUNIO_DE_2011.pdf.



Fuente. En: http://www.sprbun.com/imagenes/situacionportuaria/fondo_muelle_es.png

1. Multipropósito, se ubica entre los muelles número 2 al 5. Éste terminal no tiene una especialidad, por el contrario, está diseñado para el manejo de varios tipos de cargas (contenedores, granel solido, líquido y general).
2. Contenedores, se ubica entre los muelles numero 5 al 8. Es el terminal especializado en el manejo de la carga contenerizada, el cargue y descargue se hace mediante grúas pórtico, de tierra y RTG.



Fuente. En: http://www.supertransporte.gov.co/super/phocadownload/Nuestra_Institucion/Delegada_de_Puertos/Caracterizaci%00n_Puertos/LOGISTICA%20PORTUARIA.pdf



Fuente. En: http://www.supertransporte.gov.co/super/phocadownload/Nuestra_Institucion/Delegada_de_Puertos/Caracterizacion_Puertos/LOGISTICA%20PORTUARIA.pdf

3. Azucarero, ubicado en el muelle numero 9. Es el especializado en manejar el granel azucarero.

4. Gráneles sólidos, ubicado entre los muelles numero 10 al 12. Se entiende por este el terminal especializado en el manejo de carga granel solido (trigo, maíz, cebada, cemento, etc.) el cargue y descargue requieren de tanques (silos), motobombas de succión o impulsión que transporta mediante tuberías o por medio de bandas y de uso de tolvas, cucharas y grúas de tierras o de los buques.

Transporte y almacenaje de granel.



Fuente. En http://www.sprbun.com/documentos/buenasaventuras_09.pdf

5. Granel líquido, ubicado en el muelle número 14. Se entiende por este terminal el encargado del manejo del granel líquido como: químicos, petróleo, combustible etc. El cargue y descargue se hace mediante buques e infraestructura portuaria que contienen bombas (embolo alternativo, rotativo o rotodinamicas²⁷⁵) tuberías y tanques.



Fuente. En:

http://www.supertransporte.gov.co/super/phocadownload/Nuestra_Institucion/Delegada_de_Puertos/Caracterizacion_Puertos/LOGISTICA%20PORTUARIA.pdf

Además, cuenta con ocho bodegas de distinta capacidad, seis patios para contenedores, dos patios para granel sólido, cobertizos y distintos equipos y maquinarias entre los que se destacan:

Elevadores de alcance y frontales: son utilizados generalmente en el almacenamiento en patios de contenedores de los terminales multipropósito, ya que presenta dificultades para intervenir en los módulos de almacenamiento de los terminales portacontenedores²⁷⁶.

²⁷⁵ Los dos primeros bombean una determinada cantidad de fluido (sin tener en cuenta las fu15gas independientemente de la altura de bombeo) y la tercera mediante un rodete (elemento rotativo) comunica la velocidad del líquido y genera presión, es de uso más extensivo. En: http://www.supertransporte.gov.co/super/phocadownload/Nuestra_Institucion/Delegada_de_Puertos/Caracterizacion_Puertos/LOGISTICA%20PORTUARIA.pdf

²⁷⁶ Ibíd. Pág. 18



Fuente En:

http://www.supertransporte.gov.co/super/phocadownload/Nuestra_Institucion/Delegada_de_Puertos/Caracterizacion_Puertos/LOGISTICA%20PORTUARIA.pdf

Para todos los anteriores terminales se ofrece mediante operadores portuarios o la misma sociedad portuaria, los siguientes servicios:

Muellaje: derecho a permanecer amarrado al muelle o abarloado a otra nave.

Uso de instalaciones portuarias: utilización de la infraestructura y de las instalaciones portuarias para la ejecución de las operaciones y transferencia de la carga y actividades relacionadas con la misma.

Almacenamiento: es el servicio de proveer espacio cubierto o descubierto para depositar transitoriamente cargamentos.

Energía: suministro de fluido eléctrico de 220 y 440 voltios.

Arrendamiento de áreas: utilización de espacios para ejecución de actividades específicamente determinadas.

Horno incinerador: servicio para tratamiento de desechos sólidos a excepción de vegetales o animales.

Suministro de formularios y formas operativas: trámites escritos para el uso del puerto.

Alquiler de equipos portuarios: para el cargue y descargue de carga²⁷⁷.

Otros servicios son:

Pilotaje: toda embarcación, cualquiera que sea su nacionalidad, trafico, clasificación, eslora, calado y tonelaje de registro bruto que desee atracar, zarpar y realizar cualquier movimiento, debe cumplir con las normas.

²⁷⁷ Capítulo tercero de la resolución 001107 de 2003 pág. 10.

Uso de remolcador: toda nave con tonelaje de registro bruto superior a dos mil, está obligada a utilizar remolcador²⁷⁸.

Los diferentes servicios prestados por los distintos terminales, con el uso de maquinaria y equipos, hicieron del puerto más eficiente en términos temporales, según Conpes 3342:

Cuadro 14: Comparación temporal de la estadía de un barco entre 1993 y 2004

Indicador	Antes de 1993	2004
Tiempo Espera/ Nave/ Día	10	Horas o Nula
Tiempo Atención/ Buque/ Puerto/ Día	10	<1 día
Horas Laborales/ Día	16	24*
# Contenedores/ Buque/ Hora	16	>50
Tarifa**	35.33	14.46

Fuente: Supertransporte

*Incluye Domingos y Festivos.

** Dólares de 2004

En: <https://www.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/Subdireccion/Conpes/3342.pdf>

Así, los criterios de modernización: eficiencia, competencia y protección al usuario se aplicaron al puerto de Buenaventura. La sociedad portuaria en su mayoría automatizó la actividad del cargue y descargue, modificó la infraestructura adaptándola a la carga contenerizada, especializó los terminales según parámetros internacionales y se garantizó unas tarifas a menor costo para los usuarios, mientras el puerto se modernizaba, la calidad laboral se deterioraba, los nuevos trabajadores vinculados a la operación portuaria fueron contratados bajo otro mecanismo, y tuvieron que asumir un pasado que condenó a los trabajadores portuarios como los culpables de la privatización del puerto por los onerosos salarios.

²⁷⁸ Ibid. Pág. 18 – 19.

4.5.4 Aspecto laboral

Los trabajadores portuarios y su organización sindical fueron el aspecto más criticado por la opinión pública, finalmente, quedaron como los culpables del pésimo funcionamiento de Colpuertos y con la privatización se puede concluir que son los más damnificados por las condiciones precarias en que desarrollan su trabajo, evidentemente no se trata del mismo personal, muchos de los trabajadores de Colpuertos crearon Cooperativas de Trabajo Asociado (CTA), dejaron de ser trabajadores o pensionados para convertirse en socios del negocio de ofrecer su propia mano de obra portuaria.

La situación laboral del puerto cambio drásticamente, la privatización arrojó como principal consecuencia el aumento de desempleo y la precariedad de los que conservaron el empleo. El siguiente cuadro muestra el impacto de la privatización:

Cuadro 15: Comparación de número de trabajadores portuarios en el puerto de Buenaventura 1990 y 1996

Actividad Portuaria en Buenaventura		
Trabajadores	1990	1996
Portuarios fijos	3000	600
Adicionales o eventuales	4000	3000
Aduana- Dian	540	120
Casa Aduanera	1460	400
Otros	1000	60
Total	10000	4200

Fuente: Dane: Proyección Municipales Poblacionales 'Plan pacífico'.
En: Diario El país, 10 de noviembre de 1996. Pág. D-10

La ley 01 de 1991 deja claro desde el primer artículo que la modernización del puerto será el objetivo de las Sociedades Portuarias y éstas contarán con el respaldo del gobierno “A

ninguna sociedad portuaria y a ningún usuario de los puertos, se obligará a emplear más personas de las que considere necesarias”²⁷⁹

Las Sociedades Portuarias firman contratos con los operadores portuarios que son de capital extranjero, nacional o mixto, los operadores primarios se diferencian de los secundarios porque aparte de ofrecer mano de obra calificada y no calificada, poseen maquinaria sofisticada, estos a su vez pueden subcontratar con la SPRBUN el uso de maquinarias, tanto los operadores portuarios primarios como secundarios trabajan con personal de cooperativas portuarias o empresas de servicios temporales, explicados por Palomeque:

Las cooperativas portuarias: son asociaciones de trabajadores para asumir colectivamente la gestión empresarial portuaria: hicieron irrupción con la privatización de la actividad portuaria fueron creadas por la Fundación Fabio Grisales de la SPRBUN S.A. estas empresas tienen tres características importantes:

1. Los trabajadores adicionales son codueños de estas cooperativas, es decir, son asociados.
2. Ofrecen mano de obra calificada y no calificada
3. Muchas de estas cooperativas fueron creadas por extrabajadores de Colpuertos.

Entre las labores que desarrollan se hallan: estibadores, supervisores, wincheros, oficios varios y pueden realizar la actividad dentro y fuera del terminal y con distintos operadores.

...tiene dos tipos de contrato laboral para sus trabajadores. Un contrato definido a un año para los trabajadores que son asociados a la cooperativa, y otro contrato por labor u obra contratada inferior a un año para trabajadores no asociados.

Empresas de servicios temporales: son aquellas que contratan con terceros beneficiarios para colaborar temporalmente con el desarrollo de sus actividades, mediante la labor efectuada por personas naturales, contratadas directamente por la empresa de servicios temporales, la cual tiene para ellos el carácter de empleador

...tienen un contrato que es por labor u obra contratada inferior a un año, es decir, que los contratos son a término fijo²⁸⁰.

Todo lo anterior en el marco de la ley 50 de 1990, que promovió la flexibilización laboral, en otras palabras, es la materialización del neoliberalismo en las relaciones laborales. Como se ha planteado en anteriores párrafos, el neoliberalismo proclama al mercado

²⁷⁹ Artículo 1 de la ley 01 de 1991

²⁸⁰ Palomeque. Óp. Cit Pág. 18-45.

como el centro de las relaciones sociales, por tanto, traslada la incertidumbre del mercado a las formas de contratación, eliminando el vínculo directo entre el empleador y el empleado, generando la subcontratación. Las principales consecuencias de ésta política ha sido la inestabilidad laboral manifestada en la falta de una actividad constante, por el contrario se trabaja por horas, afectando los ingresos para la familia, la seguridad social y la posibilidad de garantizar una calidad de vida en la vejez, por lo que mediante la subcontratación resulta imposible para un trabajador pensionarse o sindicalizarse.

A pesar que el sindicato portuario Sintemar fue catalogado como el culpable de la privatización de Colpuertos, otros sindicatos siguieron funcionando y otros nuevos se crearon por las difíciles condiciones laborales, entre ellos identificamos a: Sintramarítimo, Sinbracein, Simbracemar, Sintralpac, Unión Portuaria Y Sintraportecsa.

Cuatro años después de iniciada la Sociedad Portuaria, en el mes de enero de 1997 se presentó un conflicto obrero, el objetivo laboral era la aprobación de una tarifa piso, es decir, una tarifa mínima de pago para las actividades portuarias, además de otras solicitudes; tras diez días de paro y con pérdidas de más 800.000 millones de pesos, los operadores portuarios y los trabajadores llegaron a un acuerdo, así lo informó el diario El país:

“Con esta negociación nos favorecemos, porque se venían pagando sumas irrisorias, y no existía un mecanismo de protección al trabajador”, dijo Edilson Landazul, presidente del Sindicato de Trabajadores Marítimos Sintramaritimos... en cuanto a las peticiones que venían haciendo los porteños para que se los vinculara al sistema de Seguridad Social, se logro sumar a la “tarifa piso” un factor equivalente al factor prestacional... de esta manera para la movilización de granos y cereales la “tarifa piso” quedo en \$ 297, el factor prestacional en \$181 y el refrigerio en \$38, para un total por tonelada de \$518.²⁸¹

La aprobación de una tarifa mínima de pago indica el mal estado en que se encontraban los trabajadores, fuera de tener dificultades con la seguridad social, con los accidentes de trabajo, falta de dotación y capacitación, se le suma la inestabilidad laboral, claramente esas condiciones no fueron tratadas en la legislación referente a la sociedad portuaria, el elemento jurídico regulatorio fue la ley 50 de 1990, que como se observó promovió la pérdida de conquistas laborales de las décadas pasadas.

²⁸¹ Diario El País, 24 de enero de 1997. N° 16791. Pag.C-5.

Posterior al año 2000 se han registrado múltiples paros, huelgas y manifestaciones en contra de la inestabilidad y explotación laboral, sin embargo, éstas no son en su mayoría respaldadas por todos los trabajadores, la condición del contrato inestable y las arremetidas patronales intimidan al trabajador a participar de dichas actividades. No obstante, se resalta la siguiente noticia del 2012:

El Ministerio de Trabajo impuso sanciones a 30 empresas del sector portuario en Buenaventura, por mantener trabajadores temporales realizando la misma actividad durante siete, ocho y nueve años.

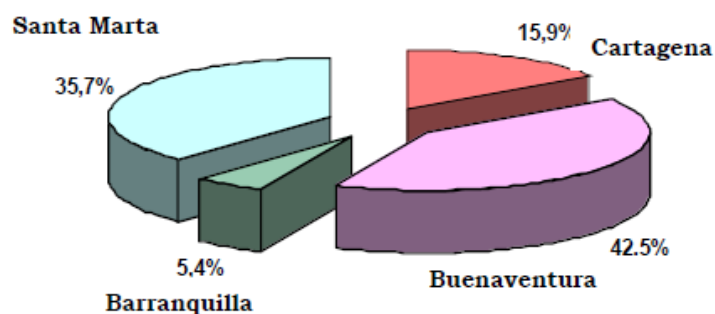
La decisión también se tomó porque según la cartera de trabajo, se violaron las normas laborales como el exceso al trabajo, la no entrega de dotación por no tener la autorización para laborar tiempo adicional y por no cumplir el régimen de Riesgos Profesionales y Salud Ocupacional²⁸².

Las precarias condiciones laborales reconocidas inclusive por el gobierno nacional, no indican que se esté mejorando el régimen, por el contrario, en la actualidad más del 90% de las actividades se realizan mediante la tercerización laboral en detrimento de la calidad de vida del trabajador, es un escenario muy distinto a las utilidades registradas por la sociedad portuaria.

4.5.5 Diagnóstico Portuario

Los primeros diez años de la concesión portuaria a la SPRBUN, indican que se pasó de movilizar 4.5 millones de toneladas en 1994 a 8. 390.669 millones de toneladas en 2003. El comportamiento exportador de los terminales colombianos en promedio de 1990-2004, es descrito por Collazos en la siguiente gráfica:

²⁸² Diario El País, 27 de abril de 2012. WEB.



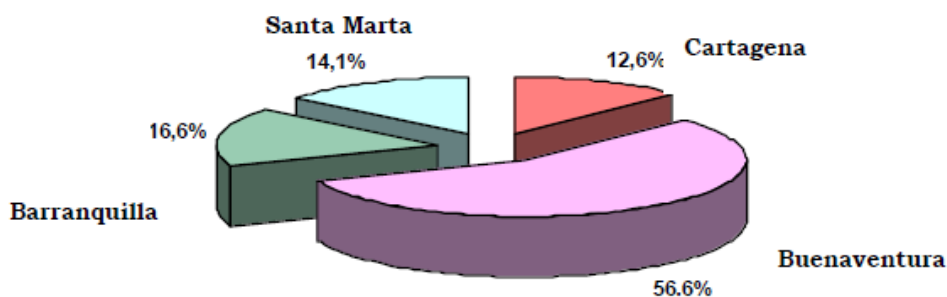
Nota: La carga exportada sólo tiene en cuenta la movilizada por las Sociedades Portuarias Regionales de dichas ciudades.

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte.

En: http://www.banrep.gov.co/documentos/publicaciones/regional/ESER/cali/2006_enero.pdf

Lo gráfica muestra que el puerto de Buenaventura sigue siendo el primero a nivel nacional, en lo que corresponde a las exportaciones en el 2004, están son con destino a Perú y Estados Unidos. En general, el 37% es dirigido a los países que agrupan la Comunidad Andina de Naciones (CAN) y 21.6% a la NAFTA. Se evidencia un rezago en el bajo índice de exportación hacia el mercado más dinámico del mundo, China, ubicado en la cuenca del pacífico como Buenaventura²⁸³.

El promedio de 1990-2004 de importaciones en los terminales colombianos fue:



Nota: La carga importada sólo tiene en cuenta la movilizada por las Sociedades Portuarias Regionales de dichas ciudades.

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte. Cálculos propios.

En: http://www.banrep.gov.co/documentos/publicaciones/regional/ESER/cali/2006_enero.pdf

²⁸³ Collazos. Óp. Cit. Pág. 15-16

En cuanto a las importaciones, en 2004 éstas provienen mayoritariamente con un 34.9% de Estados Unidos, seguidos de Canadá con un 9.7 %, para un total de 45% de NAFTA, seguido de 12.3% de Mercosur, 9% de Asia y la CAN 8%²⁸⁴.

La SPRBUN celebró los primeros diez años de concesión, expresando que su inversión fue de 225.584.000.000 millones de pesos, que el plan de trabajo se enfocó en la especialización de los terminales de contenedores y de gráneles, además en la adquisición de sistemas para una mayor eficiencia como: el Sistema de Seguridad electrónica (SISE), la implementación del Sistema de información portuario (COSMOS), Sistema de gestión de calidad. Hacia el exterior se implementó el Sistema de administración de clientes (SAC) y finalmente, el programa de seguridad portuaria en Colombia en alianza con otros países en la lucha antidrogas y contra el terrorismo²⁸⁵.

Sin embargo, el mayor aporte de la SPRBUN para la consecución de un puerto eficiente y competitivo fue la adquisición de equipos y las adaptaciones en los muelles para la maquinaria. Se adquirió grúa Goltwald (1995), grúa pórtico, RTG y grúas de patios sobre neumáticos (1999), en ese mismo año se construyeron patios refrigerados y en años anteriores se eliminaron bodegas (1 y 2) y se adecuaron patios²⁸⁶.

El estatuto marítimo expedido en 1991 se enfocó en la transición de la administración estatal a la administración privada, después de 10 años, se aprobó la resolución 001107 de 10 de marzo de 2003 definida como el nuevo reglamento de condiciones técnicas de operaciones portuarias de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., en otras palabras, se expidió el marco regulatorio de la SPRBUN, en el segundo capítulo denominado Organización y Administración, indica el esquema organizacional:

Gerente general está a cargo de las relaciones de la compañía con los clientes, autoridades y asociaciones. La planeación, programación y control operativo del terminal marítimo está a cargo de la Gerencia de Operaciones²⁸⁷.

²⁸⁴ Ibid. pág. 19.

²⁸⁵ Boletín Portuario Buenaventuras_03, marzo 2004.

²⁸⁶ Ibid.

²⁸⁷ Resolución 001107 pág. 7

El organismo de actividad permanente, encargado de la coordinación y programación de todas las actividades que deben realizarse diariamente en los recintos del terminal, es el comité de programación conformado por:

- Gerente de operaciones.
- El jefe del departamento de servicios marítimos.
- El jefe del departamento de almacenaje.
- El jefe del departamento de operación y mantenimiento de equipo portuario.
- El coordinador de protección ambiental.
- El director de seguridad portuaria.
- El coordinador del centro de información.
- El coordinador de facturación.
- Los agentes marítimos con interés en este comité.
- Los operadores portuarios nominados.²⁸⁸

Este reglamento especificó las diferentes responsabilidades de todos los entes que operan en el puerto, detalló de manera explícita los trámites para adquirir servicios portuarios y por último, explica la división de la infraestructura de los distintos terminales y el uso correspondiente de maquinaria.

En conclusión, en los primeros diez años de la concesión, la sociedad portuaria careció de un esquema organizativo y laboral producto de la falta de dirección estatal en estos aspectos, sin embargo, los Conpes emitidos en 1996, 1998 y 2002 insisten en el cumplimiento del sector público en las inversiones relacionadas con el dragado y obras de infraestructura vial y terrestre, según el Conpes 3149: “Zonificación portuaria para el siglo XXI. Reitera que la inversión pública debe orientarse al mejoramiento de la eficiencia a través de obras de mantenimiento de infraestructura como el dragado, la protección de canales de acceso...²⁸⁹”, pero además anuncian los mismos Conpes, el incumplimiento del sector privado: “plan de expansión portuaria 1996-1997. Feb 28/96. Reporta incumplimiento en las inversiones a cargo del sector público y privado planteadas en el

²⁸⁸ Ibíd. pág. 16.

²⁸⁹ Estudio de Puertos. Desarrollo de las concesiones portuarias en Colombia -Sociedades Portuarias Regionales- En: http://186.116.129.19/c/document_library/get_file?&folderId=15848373&name=DLFE-21149.pdf[consultado en enero 2013]

plan anterior y la inexistencia de control en los valores recaudados por la contraprestación.”²⁹⁰

El decenio de la sociedad portuaria fuera de invertir con algunas dificultades en la transformación portuaria y de presentar un inadecuado esquema de contraprestación, manifestó el interés de prolongar la concesión.

La SPRBUN, indicó que con el compromiso pactado con el Estado, se debían de invertir cerca de 16 millones de dólares en los 10 años restantes de la concesión, Domingo Chinea consideraba que esa suma era insignificante para las necesidades y capacidades que el puerto debía de adquirir, por tanto, a nombre de la SPRBUN, se ofrecía por voluntad la inversión de 118 millones de dólares si el gobierno nacional concedía la concesión por 20 años más²⁹¹.

Así mismo, Carlos Arcesio Paz manifestó que,

Colombia a través de Buenaventura debe ser la puerta de entrada a todo el comercio en Latinoamérica, es algo que debemos construir desde ya, pues hay otras ciudades-puerto como Panamá, que sin duda están trabajando en ese sentido...en ese sentido también es importante que el Gobierno Nacional extienda cuanto antes la concesión a la actual Sociedad Portuaria a fin de que se puedan emprender con prioridad las inversiones²⁹²

De nuevo el empresariado mediante una presión ante la opinión pública, logró el 30 de mayo de 2008 que el Ministerio de Transporte a través de la Agencia Nacional de Infraestructura, antes Instituto Nacional de Concesiones –INCO, emitiera la resolución 246 de 2008 que amplió el plazo de la concesión portuaria por veinte años más, esto es hasta el 21 de febrero de 2034²⁹³.

La sociedad portuaria a cambio de la extensión de la concesión, modificó la contraprestación, quedando de la siguiente forma según el Conpes 3342:

el pago de la contraprestación tendrán en cuenta dos componentes: un porcentaje fijo del 17.5% de los ingresos brutos portuarios proyectados, derivados de la tarifa por muellaje, uso de instalaciones

²⁹⁰ Ibíd. Pág. 22

²⁹¹ Boletín Portuario, Buenaventuras_ 09, pág. 02

²⁹² Ibíd., pag.33

²⁹³ Estados financieros, Óp. Cit. pág. 11.

de carga, al operador portuario y almacenamiento; y uno variable del 27.5% sobre el exceso del ingreso proyectado ...²⁹⁴

Además, firmó el siguiente compromiso:

RESUMEN DE INVERSIONES DEL PLAN MAESTRO 2,007 - 2,034		
CONCEPTO	CIFRAS EN \$COL TRM = 1,900	CIFRAS EN USD
INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA	410,247,820,536	215,919,906
INVERSIONES EN EQUIPOS	332,075,153,933	174,776,397
DRAGADO DE MANTENIMIENTO DEL CANAL DE ACCESO	102,600,000,000	54,000,000
OTRAS INVERSIONES	9,500,000,000	5,000,000
GRAN TOTAL PLAN MAESTRO	854,422,974,469	449,696,302

Fuente En: <http://www.sprbun.com/documentos/plan-maestro-resumen-inversiones.pdf>

En el informe de gestión presentado para el año 2012, se enumeraron los logros:

1. Construcción del muelle 14, con una inversión de USD 14.5 millones, y con la longitud de 190 metros fue adecuado para el atraque multipropósito (granel liquido, solido y carga general) y específicamente para el manejo optimo de carbón. En la primera etapa se hará uso de grúas móviles y en la segunda de grúas pórticos.
2. Construcción de una bodega para gráneles retaguardia muelle 12, con una capacidad de 3.650 m² podrá almacenar hasta 40.000 toneladas para un valor de USD 8.5 millones.
3. Dragado de profundización franja de atraque y zona de maniobras: obra por valor de USD 13 millones, para lograr 12.5 m en la zona de maniobras y hasta 15 m en la franja de atraque de los muelles 3 al 6.
4. Dragado del canal de acceso: inversión por valor de USD 30 millones, su objetivo es el de efectuar la profundización del sector externo del canal de acceso hasta 13.5 m (marea cero) entre el Km 15 y el Km 30.5...

²⁹⁴Estudio de Puertos. Desarrollo de las concesiones portuarias en Colombia -Sociedades Portuarias Regionales-. En: http://186.116.129.19/c/document_library/get_file?&folderId=15848373&name=DLFE-21149.pdf [consultado en enero 2013] pag.40.

Además se invirtió en seguridad electrónica y se adecuaron losas, patios, alojamientos, se señalizó, se iluminó y demarcó la terminal terrestre y aéreo²⁹⁵.

Con respecto a la administración de SPRBUN, la asamblea de los accionistas realizada en septiembre de 2012 muestra el desacuerdo de los accionistas en traspasar acciones a otros agentes sin antes respetar el derecho de preferencia, según el artículo 11 de los estatutos, antes de la venta de acciones, éstas deben ser ofrecidas a la Sociedad Portuaria, a esto se refiere el derecho de preferencia.

El debate inició cuando la Dra. María Mercedes Prado solicitó que el 8.6 % del paquete accionario del Fondo Nacional del Café, pudiera vender sus acciones eliminando el derecho de preferencia de la SPRBUN. Ésta medida fue rechazada por Juan Gabriel Gordillo en representación de la Harinera del Valle:

El 8.5 % que quieren vender, en grupo cada uno de los accionistas si lo pueden comprar, independiente del origen del dinero sea en bloque o venta a prorrata...si lo que busca la Federación es captar dinero para su inversión, independiente quien se lo pague va a tenerlo, si lo quiere maximizar, lamentablemente por el contrato social que tiene hoy esta sociedad se tiene que respetar el derecho de preferencia...

El señor Henry Aya dice:

Invito a los accionistas a no apoyar la proposición para evitar que con la SPRBUN suceda lo mismo que con aguadulce donde la propiedad de la empresa quedo en manos de personas que no son de Buenaventura. Lo mismo que sucedió con TCBUN²⁹⁶.

Al contrario, Diego Germán Yepes Isaza, en representación del Grupo Gepsa y como fundador de SPRBUN y de TCBUN, informó que se adhería a la proposición de la Federación Nacional de Cafeteros e ilustró que la venta de las acciones es un derecho a utilizar el dinero a la mejor tasa²⁹⁷.

²⁹⁵ Informe de gestión primer semestre 2012, Sociedad Portuaria de Buenaventura. En: http://www.sprbun.com/documentos/informe_gestion_primer_semestre_2012.pdf, [consultado en febrero 2013]

²⁹⁶ Acta de asamblea septiembre 2012. Sociedad Portuaria de Buenaventura. En: http://www.sprbun.com/documentos/Acta_34_asamblea_septiembre_2012.pdf pág. 96.

²⁹⁷ *Ibíd.* [consultado en abril 2013]

Finalmente, la propuesta fue retirada. El anterior debate es el reflejo de una compleja organización privada con ánimo de lucro en busca de mayor rentabilidad, para al año 2009 las acciones se encuentran representadas así:

Cuadro 16: Porcentaje accionario de la SPRBUN

Accionistas SPRBUN	
Accionista	Participación
Alcaldía de Buenaventura	15.00%
Consultoría de inversiones S.A.	7.76%
C.I. de Azucares y Mieles S.A.	7.15%
Harinera del Valle S.A.	6.35%
Corporación Brisas del Pacífico S.A.	6.25%
Federación Nacional de Cafeteros	6.07%
Otros Minoritarios	51.42%

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transportes, 2009. En: http://www.supertransporte.gov.co/super/phocadownload/Nuestra_Institucion/Delegada_de_Puertos/Caracterizacion_Puerto_s/LOGISTICA%20PORTUARIA.pdf

Dos elementos para la discusión de la composición accionaria: el primero se refiere a que el departamento en la creación de la sociedad portuaria participó con el 13% del paquete accionario, en el presente no figura como accionista, en un hecho de corrupción el gobernador encargado Juan Fernando Bonilla Otoyá, vendió las acciones del departamento a un valor menor que el real, el comprador fue Arcesio Paz, gerente en ese entonces de la empresa Harinera del Valle, que figura según el cuadro anterior como el cuarto accionista de la SPRBUN, el diario El País publicó las palabras de la contralora Gloria Amparo Núñez:

La Corporación Financiera del Valle, encargada de valorar las acciones, bajo el costo de la venta a casi la mitad...la Corporación Financiera tenía relaciones comerciales con el inversionista que adquirió el 75% de los papeles que salieron a la venta²⁹⁸

²⁹⁸ Lio por ventas de acciones. En: <http://historico.elpais.com.co/paionline/notas/Agosto012003/B41N3.html> [consultado en abril 2013]

La venta de las acciones de la SPRBUN, significó que el departamento se privó de las utilidades del negocio portuario, además afectó la composición porcentual de capital privado y público dentro la SPRBUN, en efecto, el segundo elemento se relaciona con una propuesta de ampliar el cupo accionario; las noticias más recientes citan al ex-director de planeación del Valle, Héctor Copete, quien manifiesta la necesidad de ampliar la cuota accionaria de la alcaldía en la SPRBUN, en sus palabras:

Negarse ampliar la participación accionaria es permitirle a otros actores dirigir los destinos de la Sprbun en el futuro, dejando al alcalde de Buenaventura, únicamente como espectador y a los inversionistas minoritarios sin posibilidades de participación en la junta directiva...es claro que el terminal no volverá ser Colpuertos, pero la alcaldía a través de este mecanismo de ampliar su participación si puede propender en darle una orientación mas publica que privada, sin que eso implique afectar la eficacia y la eficiencia portuaria²⁹⁹

Se distingue de la opinión de Copete, la necesidad de otorgarle un carácter más publico que privado a la Sociedad Portuaria, esta fórmula no indica adoptar el funcionamiento de la extinta Colpuertos, lo que significa es la urgencia de que la rentabilidad del manejo portuario se vea reflejada en las condiciones socio económicas de la población bonaverense.

El análisis del aspecto administrativo, financiero, logístico y el diagnóstico desarrollado, se hizo con base a la SPRBUN como sociedad mixta que reemplazó a Colpuertos en el manejo del comercio marítimo, no obstante, el gobierno en la consolidación del neoliberalismo, otorgó una concesión a un extranjero para la construcción de otro terminal en competencia a la SPRBUN, éste es conocido como terminal de contenedores de Buenaventura (TCBuen).

TCBuen es una filial del Grup Maritim TCB de capital español, su sede central se halla en Barcelona-España, es una multinacional líder en la gestión de puertos, entró en funcionamiento en Buenaventura en 2011, en su carrera por aumentar la productividad, ha logrado conseguir balances positivos, El País registró sus inversiones y el tráfico comercial:

²⁹⁹ Proponen proyecto para ampliar cupo accionario de Buenaventura en Sprbun. En: <http://www.elpais.com.co/elpais/valle/noticias/proponen-proyecto-para-ampliar-cupo-accionario-buenaventura-sprbun> [consultado en abril 2013]

... en enero de 2013 invirtió 8.5 millones de dólares en la adquisición de su tercera grúa pórtico³⁰⁰, así mismo se convirtió en el primer puerto latinoamericano en adquirir el uso completo de tecnología OCR y Dgps en las grúas de muelle y patio, en los procesos de entrada y salida del puerto hispano...una vez las cámaras capturan los datos del contenedor esta información es transferida al sistema interno de TcBuen que verifica la información del contenedor, camión, conductor y corrobora la cita realizada en línea, todo ello en tiempo real...³⁰¹

...en el 2011 se movilizaron 260.000 teus (contenedores de 20 pies) y al finalizar el año 2012 el incremento llegó a 343.000 teus y se proyecta crecer en un 14% en el año 2013³⁰² y para el 2015 y 2016 espera duplicar su capacidad de carga a 610,000 contenedores³⁰³

Así, tanto la Sociedad Portuaria como TCBuen y otros proyectos como el terminal de aguadulce, se desarrollan en el marco del neoliberalismo en donde el mercado define las políticas portuarias y la población queda excluida del debate que determina el devenir de Buenaventura, mientras el sector privado nacional y extranjero planifican sobre el puerto y el Estado garantiza dicha inversión, la vida de los ciudadanos bonaverenses se deteriora.

4.6 La modernización a espaldas de Buenaventura

El progreso evidente en la infraestructura del puerto, el aumento del tráfico de contenedores, la expansión portuaria, el incremento en el dragado, la adquisición de máquinas, entre otros indicativos, demuestran que la privatización de la operación portuaria a través de la concesión a la Sociedad Portuaria, ha sido un caso exitoso en términos de eficiencia pero que no se ha visto reflejado en la sociedad.

Las promesas de la apertura económica que consistían en el desarrollo incluyente de toda la sociedad colombiana, no se manifestó en el país, mucho menos en ciudades tan aisladas como el caso de Buenaventura, nunca ésta ciudad vivió una crisis social como la acaecida en los últimos 20 años.

Desde que se originaron los planes de desarrollo o planes de inversión para la sociedad bonaverense, nunca éstos tuvieron resultados satisfactorios, se recuerda el estudio

³⁰⁰<http://www.elpais.com.co/elpais/historico/historico-pais?fecha=2013-3-20> [consultado en abril 2013]

³⁰¹<http://www.elpais.com.co/elpais/historico/historico-pais?fecha=2013-2-22>[consultado en abril 2013]

³⁰²<http://www.elpais.com.co/elpais/historico/historico-pais?fecha=2013-1-10> [consultado en abril 2013]

³⁰³<http://www.elpais.com.co/elpais/historico/historico-pais?fecha=2013-3-20>. [consultado en abril 2013]

realizado por la CVC en la década del setenta en el que se anunció que los principales problemas de Buenaventura, eran que su economía giraba en torno a las actividades del puerto, se carecía de autonomía económica, de explotación de recursos naturales y una precaria industria, en conclusión, era necesario desarrollar producción en todos los niveles en alianza con la educación. El plan de mejoramiento no fue financiado, fue abandonado por el Estado y la situación se agravó con el despido masivo de trabajadores portuarios a causa de su privatización, en adelante, el lazo de comunicación (la fuente de trabajo) entre el puerto y la ciudad se rompió, y en su reemplazo, la violencia y el narcotráfico se acentuaron en una población que ha visto transitar la riqueza y socializar la pobreza.

La realidad no pudo ser ocultada y en el año 2006, el Estado a través de sus diferentes instituciones construyó un Conpes 3410 titulado “Política de Estado para mejorar las condiciones de vida de la población de Buenaventura”, como su nombre lo indica, fue un estudio en el que se diagnosticó las condiciones de vida de los bonaverenses y sobre ese estudio se programó un plan de mejoramiento, antes de entrar en su análisis, es necesario resaltar que el Conpes 3410 desconoce que uno de los problemas de Buenaventura se debe a que su realidad ha sido aislada del contexto nacional, en otras palabras, la creación de un Conpes fijado para Buenaventura no resuelve la situación de crisis porque los problemas son estructurales. La situación de Buenaventura es la muestra de los estragos de un modelo de desarrollo basado en la apertura económica, que se basó en los intereses extranjeros y en la introducción de la lógica del mercado en todas las esferas sociales (la entrada de capital privado en la salud, educación, servicios públicos etc.).

Ha resultado paradójico, que el único puerto hacia el pacifico que tanta riqueza le ha otorgado al Estado colombiano y a los empresarios no solo vallecaucanos, sino también antioqueños, del centro y sur del país, por donde ingresan las importaciones y salen las exportaciones como el café, el azúcar y otros productos, no logre resolver los problemas sociales de Buenaventura, el compromiso es competencia de las instituciones a nivel regional y local, en palabras de Armando Garrido:

Los problemas que, de forma consuetudinaria, han afligido a esta ciudad-puerto y a sus gentes, no son locales ni regionales; esos problemas son nacionales y el solucionarlos de manera integral debe

ser parte fundamental de la estrategia de un país que le está apostando a la modernidad y que requiere imbricarse sólidamente a los flujos de la economía mundial, buscando desarrollo con equidad para todos sus habitantes.

En el mapa de Colombia la costa pacífica representa la región más marginal y pobre del país. Esta región se configuro sin autonomía, puesto que todas las decisiones que afectaban al litoral se tomaban desde el interior. La economía de la región se ha basado en actividades extractivas, con beneficios para muchas personas pero con un saldo dudoso, por decir lo menos para la población local³⁰⁴.

Así, la solución a la crisis de Buenaventura compete a la nación, a un modelo de desarrollo que resuelva de manera definitiva la histórica disputa entre el centralismo y la descentralización en actividades económicas, como la portuaria. En el largo proceso por construir o reconstruir la nación, la población no debe ser ajena a su desarrollo.

El Conpes 3410, estableció como visión de desarrollo la planteada por el plan estratégico de Buenaventura:

“Consolidar una Buenaventura en una sociedad más humana, socialmente más justa e incluyente, institucionalmente confiable, transparente e interdependiente; económicamente creciente, productiva, competitiva y atractiva; ambientalmente sostenible³⁰⁵

Es un ambicioso objetivo que implicaría una transformación social en Colombia que eliminaría el neoliberalismo como modelo de desarrollo, e implantaría un modelo construido democráticamente por los ciudadanos.

La preocupación en el mundo después de terminada la Segunda Guerra Mundial, fue que países subdesarrollados asciendan a desarrollados, tal interés se buscó con la estrategia de Sustitución de Importaciones, en la que Colombia seria un país industrializado. Con las fallas presentadas en este modelo debido a que los países más avanzados basan su desarrollo en el atraso de otras como Colombia, la apertura económica fue la segunda estrategia utilizada para cerrar dicha brecha. El libre comercio promovería un desarrollo competitivo y equitativo entre las potencias y los países periféricos, en su búsqueda por lograr ésta meta, se reunieron en el año 2000 distintos organismos financieros como: Banco Mundial, FMI, OCDE y las Naciones Unidas en la *Cumbre del Milenio*, en donde se

³⁰⁴ Garrido Armando, ¿ Se puede salvar Buenaventura?. En: Revista Posiciones N° 1 Julio 2007, Pag.59.

³⁰⁵ CONPES 3410. Políticas del Estado para mejorar las condiciones de vida de la población de Buenaventura. En: <https://www.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/Subdireccion/Conpes/3410.pdf>, pág. 21.

orientó que cada nación definiera metas hacia el 2015, Colombia aprobó el documento “Metas y estrategias de Colombia para el logro de los objetivos del desarrollo del milenio 2015”, los objetivos fueron los siguientes:

- 1) Erradicar la pobreza extrema y el hambre; 2) lograr la educación primaria Universal; Promover la equidad de género y la autonomía de la Mujer; 3) reducir la mortalidad en menores de cinco años; 5) Mejorar la salud sexual y reproductiva; 6) combatir el VIH/sida, la malaria y el dengue; 7) garantizar la autosostenibilidad ambiental; y 8) fomentar una sociedad mundial de desarrollo³⁰⁶

Los anteriores objetivos fueron establecidos para cumplirlos en Buenaventura, como responsabilidad de todos los planes a nivel nacional, departamental y local. En su diagnóstico (basado en la encuesta del 2003) concluyó lo siguiente:

En el aspecto de la pobreza, certificó que está alcanza un 80.6% de la población y la indigencia llega a un 43.5%, explicados así:

Para el 2003 el nivel de pobreza se explica, entre otras, por la tasa de desempleo (29%), subempleo (35%) y los bajos niveles salariales (63% de los ocupados que ganan menos de un salario mínimo). Que impiden que los miembros de los hogares lleven los recursos necesarios para cubrir las necesidades de alimentos, el consumo de otros bienes y servicios básicos.³⁰⁷

La educación mostró un resultado precario: un incremento del 56.7% (entre 2002-2005) en la matrícula total, de preescolar, básica secundaria y media, pero el sistema imperante es la subsidiada, es decir, mediante la contratación con el sistema privado.

En la salud, los únicos entes que prestan el servicio es el hospital de Puerto Merizal de carácter municipal, y el de carácter departamental, el hospital de Buenaventura, ambos con crisis en la estabilidad financiera y carentes de profesionales e instrumentos quirúrgicos. Los indicadores para 2005 son:

El porcentaje de población no asegurada en 2005 ascendió al 38%. En 2002 el total de afiliados al régimen subsidiado era de 63.057 personas, para 2005 se registraron 89.189 presentando un incremento del 41.44%...³⁰⁸

³⁰⁶ ibíd. Pág. 22

³⁰⁷ Ibíd. Pág. 5

³⁰⁸ Ibíd. Pág. 8.

En general, los principales indicadores de salud son preocupantes y se encuentran por debajo de los promedios nacionales. Para 2004, la mortalidad en menores de 5 años alcanza una tasa de 36.0% por cada 1.000 nacidos vivos; en menores de un 1 año 31.4 por cada 1.000 nacidos vivos; la mortalidad materna presenta una tasa de 176.1 muertes por cada 1.000 nacidos vivos; y por cáncer de cuello uterino se presentan 9.6 muertes de cada 100.000 mujeres. De otro lado, se registraron 2 muertes por malaria de 8.751 casos; 15 muertes por tuberculosis de 196 casos notificados, 8 muertes de SIDA, 46 casos registrados de VIH... el 75% de los niños encuestados de la zona rural presentaron bajos niveles de calcio, el 80% bajos niveles de hierro, el 41% bajos niveles de zinc, y el 62% bajos niveles de vitamina A.³⁰⁹

En cuanto a desarrollo urbano, vivienda y agua potable y saneamiento básico:

se evidencia una problemática de Asentamientos Precarios en la Zona de Bajamar y el Corredor Ferreo, y se plantea la necesidad de adelantar procesos tanto de Mejoramiento Integral de Barrios como de reasentamiento de población en zona de riesgo o suelo de protección; lo cual implica acciones articuladas de mitigación de riesgos, servicios básicos, saneamiento, espacio público, accesibilidad, movilidad, equipamiento social, y vivienda³¹⁰

La situación habitacional es bastante precaria... el 50% de los hogares urbanos (26.252) viven en condiciones de déficit habitacional, de los cuales 10.395 presentan déficit cuantitativo y 15.827 carencias cualitativas, relacionadas especialmente con servicios públicos³¹¹

Para 2004 la cobertura del servicio de acueducto era de 71.8%, en la zona urbana; sin embargo, las pérdidas en la distribución afectan la calidad y continuidad del servicio. Por su parte, las redes de alcantarillado cubren el 44.2% del área urbana, pero se presentan problemas de conexión y deficiencias en la recolección de las aguas residuales por la falta de interceptores en puntos específicos...³¹²

Finalmente, en cuanto a orden público y derechos humanos, explicó:

Las condiciones de atraso y exclusión de gran parte de la población por fuera del desarrollo, las oportunidades y los servicios, es parte del contexto en el que se tiene lugar la dinámica de la

³⁰⁹ Ibid. Pág. 10.

³¹⁰ Ibid. Pág. 11.

³¹¹ Ibid. Pág. 12.

³¹² Ibid. Pág. 13.

confrontación armada y la expresión de otras múltiples violencias como la del narcotráfico y la delincuencia común.

De otra parte, según el Observatorio para la paz, seguimiento al conflicto y al desplazamiento de la Gobernación del Valle del Cauca, históricamente en la zona existe presencia armada de las FARC (frente 30), pero desde el año 2000 la llegada de las AUC (bloques calima y pacífico) colocaron en disputa el territorio, los recursos y la población. Las masacres de población civil atribuidas a las AUC iniciaron en febrero de 2000 en el corregimiento de Sabaletas y tuvieron uno de sus picos más altos con la masacre del río Naya en la semana santa de 2001. Más de 46 masacres tuvieron lugar en ese periodo a lo largo de los ríos Yurumanguí, Raposo, Calima, Anchicaya, entre otros.

La estadística oficial de la Agencia Colombiana para la Acción Social y la Cooperación Internacional estima un acumulado de 35.000 personas en situación de desplazamiento, la mayoría proveniente de la propia zona rural de Buenaventura, y otro porcentaje de comunidades del Choco, Risaralda y Nariño. Y mientras en otras zonas del Departamento la confrontación armada mantuvo una dinámica ubicada en niveles históricos *“el único cambio importante es la creciente participación de la actividad armada en la región del pacífico, que pasa de un 9.71% del total departamental en 1999 a un 17.45% en el 2000, un 22.9% en el 2002 hasta casi un 40% en el 2003”*. Según el Observatorio de DDHH de la Vicepresidencia de la República.³¹³

El diagnóstico es más amplio, cubre la parte de gobernabilidad y democracia, situación financiera y la competitividad y productividad del puerto de Buenaventura. Sin embargo, no sorprenden sus conclusiones porque no se diferencian de las presentadas durante toda la mitad del siglo XX, lo que se presenta es una profundización de la crisis en todos los aspectos sociales, la situación se agravó por los altos índices de violencia, no obstante, las cifras no dejan de ser alarmantes más aún cuando la fuente es oficial, según Urrea Fernando y Castro Javier:

...Teniendo en cuenta la estructura productiva se puede afirmar que estas actividades³¹⁴ son sostenibles pero no equitativas, cuestión que se fundamenta con las cifras de un deteriorado mercado laboral, que se caracteriza por el alto desempleo y precariedad en las condiciones de ocupación, además de la gravedad de la situación de su población con los mayores NBI del departamento del Valle.

Lo anterior parece corroborar el patrón histórico de desigualdad y exclusión de larga duración que el municipio de Buenaventura ha tenido en el contexto regional. Sin embargo, es posible que este

³¹³ Ibíd., pág. 14.

³¹⁴ Hace referencia a la pesca, transporte y comercio.

proceso se haya podido recrudecer en los últimos 15 años, debido a los fenómenos de modernización portuaria sin inversión social y por los efectos de la guerra en este municipio.³¹⁵

A continuación se analizarán las pautas para el mejoramiento de dicha situación, pero como en el siglo pasado, el problema no se halla en el discurso sino en el abandono y falta de compromiso del Estado por impulsar una modernización y modernidad.

Las metas y estrategias propuestas fueron:

En educación:

La estrategia se fundamenta en la implementación de acciones para reducir la inasistencia y la deserción escolar: mejorar la calidad (disminuir la repetición, fomentar la pertinencia, el desarrollo de competencias laborales e implementar métodos pedagógicos apropiados), subsidios directos a las familias más pobres (Programa Familias en Acción), alimentación escolar y garantizar la oferta pública (distribución eficiente de la planta de personal, ampliación de infraestructura, transporte escolar), entre otros³¹⁶.

Por otra parte se impulsaran proyectos de producción de alimentos para autoconsumo y así estimular la permanencia en el campo de la población en riesgo de desplazamiento y/o permitir el retorno de la población desplazada a su tierra.³¹⁷

En el aspecto económico, denominado “promover el desarrollo económico y la competitividad territorial”, explicó las siguientes acciones estratégicas:

i) Atracción de la inversión, ii) Promoción del desarrollo económico local y regional, iii) Fomento y financiamiento de la actividad empresarial, iv) Fortalecimiento de las competencias requeridas para el desempeño laboral, v) Modernización de la infraestructura para el desarrollo.³¹⁸

Con respecto a *la inversión extranjera*, Buenaventura fue declarado en el 2001 como Zona Especial Económica de Exportación (ZEEE), lo que significó condiciones legales especiales en materia laboral, tributaria y aduanera, para la promoción, desarrollo y ejecución de procesos de producción de bienes y servicios para exportación. Por *promoción de desarrollo local y regional*, se entendió establecer acuerdos de

³¹⁵ Urrea. Fernando y Castro Javier Andrés. “Buenaventura: Vulnerabilidad demográfica y exclusión social”. En: Revista Posiciones. Óp. Cit. Pág. 83-84.

³¹⁶ Ibíd. Pág. 24

³¹⁷ Ibíd. Pág. 25

³¹⁸ Ibíd.

competitividad entre el sector público y privado en aquellos sectores de reconocido potencial como los son la pesca, la acuícola y el turismo. *El fomento y financiación de la actividad productiva*, hizo referencia a la posibilidad de acceder a créditos a través de la reducción de barreras y finalmente el eje de *fortalecimiento a las capacidades empresariales y ocupacionales*, estuvo relacionado con la producción, transferencia y aplicación de conocimientos en el sistema productivo, la formación de emprendedores para la creación y vigencia de empresas tecnológicas³¹⁹

Queda evidente que las estrategias diseñadas para contrarrestar la crisis de Buenaventura se hallan dentro del marco del neoliberalismo, cuando es este modelo el que genera la crisis. La ZEEE promueve la desregulación laboral, lo que indica que la poca población que trabaja seguirá recibiendo un salario por debajo del mínimo y sin prestaciones sociales, las gabelas tributarias y aduaneras sirven para garantizar las ganancias a los empresarios ya sean extranjeros y/o nacionales y reducir el fisco nacional (lo que obliga a la nación a disminuir el gasto social y aumentar la deuda externa). El desarrollo local depende de la política estatal de promover un desarrollo industrial, todos los intentos por orientar la educación de carácter pertinente (técnica y tecnológica), desliga a la población de los estudios más avanzados en distintas áreas del conocimiento, mientras el puerto siga siendo la única fuente de empleo, la capacitación no será garantía de mejores condiciones de vida. Por el contrario, el narcotráfico y sus actividades aledañas seguirán captando mano de obra bonaverense.

Resulta incomprensible que el Estado promueva el retorno de los desplazados cuando el conflicto es permanente y nacional. Cualquier esfuerzo por mejorar las condiciones de vida de Buenaventura implica cambiar de modelo de desarrollo.

Finalmente, se podrían resaltar dos grandes problemas en Buenaventura, ambos producto del abandono del Estado que no regula ni las relaciones sociales ni económicas en pro de un desarrollo equitativo e incluyente. Ambos problemas se relacionan entre sí:

1. La falta de voluntad política en el desarrollo de verdaderas fuentes de trabajo digno.
2. El narcotráfico, la violencia y el desplazamiento.

³¹⁹ *Ibíd.* Pág. 26-32

El segundo problema no se genera en la primera década del siglo XXI, pero si hace su explosión después de décadas de funcionamiento, el narcotráfico, actividad económica ilícita encuentra en la ubicación geoestratégica del Puerto de Buenaventura el canal que permite que sea una mercancía de tipo exportación. Esta actividad de alta rentabilidad financia en las últimas décadas a los grupos al margen de la ley, a esta característica se debe la presencia de paramilitares, guerrilla y delincuencia común en Buenaventura. Así, la violencia, una constante en la historia en Colombia se acentúa con fuerza en esta región.

En la década del noventa tomó asiento la guerrilla y en la década del 2000 ingresaron los paramilitares en la disputa por territorio, tráfico de productos ilegales y objetivos políticos, en esta dinámica también participan: agentes del Estado, del área de seguridad, aduana, políticos, entre otros y finalmente la población civil. Ambos grupos forman relaciones con la comunidad, quedando ésta en un bando con altos niveles de riesgo, generándose el desplazamiento masivo, en palabras de María del Pilar Castillo:

A partir de ese momento la ciudad de Buenaventura se convierte en el destino elegido por los desplazados. Es el lugar donde convergen todos los desplazados de su zona rural: comunidades enteras dejan su lugar y se instalan en el casco urbano del municipio. Son cientos de desplazados, redes familiares, amigos y vecinos que lo dejan todo para dejar de ser blancos militares de los grupos armados.

Con el arribo de los desplazados se agudizó el problema en Buenaventura. Tras ellos llegaron los grupos armados ejerciendo la misma violencia ejercida en la zona rural... centenares de jóvenes de las familias de los desplazados que se ubicaron en el casco urbano en busca de mejores oportunidades ...cuando llegan a la ciudad, se encuentran con una Buenaventura empobrecida, con nulas oportunidades laborales, con el índice de desempleo más alto en Colombia...³²⁰

El narcotráfico, la violencia y el desplazamiento se consolidan a medida que el Estado es ausente en un planificado desarrollo, por tanto, el primer problema de Buenaventura es la falta de voluntad política en la creación de fuentes de trabajo, la CVC lo anunció en la década del setenta que era necesario desplegar todo un plan de desarrollo productivo y no basar únicamente la economía en la actividad portuaria. Cuando se ejerció la privatización del puerto, se excluyó a la población de la única fuente de trabajo, en

³²⁰ Castillo María del Pilar. "Buenaventura la maldición de los malos vecinos". En: Revista Posiciones. Óp. Cit. Pág. 24 y 27.

adelante la sociedad portuaria es presentada como un caso exitoso y Buenaventura no es un puerto presentable al mundo³²¹

Las familias desplazadas y los hijos de los desplazados, con muy baja escolaridad y muy poca formación académica, pasaron casi obligadamente a ser objetivo de los grupos del narcotráfico, quienes les convierten en nueva mano de obra para los señores que manejan el transporte de droga hacia EU y Europa. Este es el negocio que prospera y crece rápidamente en el puerto y que cuenta con inmejorables condiciones para hacerlo: una población en edad productiva, desempleada, sin oportunidades diferentes a las que los capos del narcotráfico menores y mayores les ofrecen...

El narcotráfico se convierte en la fuente de empleo a la que se accede más rápido. En el puerto la gestión más sencilla es encontrar los contactos que lleven a él. Según informaciones de las autoridades, a los jóvenes les pagan 300.000 pesos por trasladar insumos (para el procesamiento de la cocaína), un millón por llevar la droga a los barcos y 20 millones de pesos por ir en lanchas rápidas a México y Guatemala³²²

Hay quienes manifiestan que la participación de los jóvenes, hombres y mujeres, en estas organizaciones ha sido posible por los ingresos que prometen y hasta garantizan (de 500 a 800 mil pesos mensuales)³²³

Veinte años de apertura económica o neoliberalismo son suficientes para demostrar que el anterior modelo de desarrollo aunque no era perfecto, fue más benéfico que el actual. El puerto de Buenaventura es una muestra de ello, la población añora a la extinta Colpuertos después de su liquidación, como muestra del arribo del neoliberalismo. Buenaventura vive una crisis que lejos de resolverse toma niveles más altos. En palabras, de Fernando Urrea y Javier Castro:

...Aunque no es viable tener una cuantificación del impacto de la desaparecida "Puertos de Colombia" sobre el PIB municipal y sus efectos en las condiciones de vida de la población, no sería exagerado advertir que durante la existencia de esa empresa la relación entre actividad portuaria y población era mucho más distributiva y favorable a la que hoy sostiene con la empresa Sociedad Portuaria.³²⁴

³²¹ Véase: <http://www.elpais.com.co/elpais/economia/noticias/buenaventura-puerto-presentable-para-mundo-victor-traverso> [consultado en abril 2013]

³²² Castillo. María del Pilar. Óp. Cit. Pág. 27

³²³ Carvajal. Alberto. "ocho tesis acerca de lo que está pasando en Buenaventura Evidencias de un caos". En: Revista Posiciones. Óp. Cit. Pág. 48.

³²⁴ Urrea. Fernando y Castro Javier Andrés. Óp. Cit. Pág. 84.

Las siguientes son las percepciones de la privatización de una empresa que fue de los bonaverenses y en el presente le pertenece al capital privado

Aun hoy, la extinta Puertos de Colombia sigue siendo considerada como una empresa que generaba desarrollo en la ciudad daba empleos, facilitaba la redistribución de ingresos en la población, posibilitaba que los “empleados” repartieran su sueldo en varias mujeres, impulsaba la construcción de barrios, generaba estatus social, proporcionaba la educación de los hijos, entre otros hechos...

Los fuertes controles aduaneros que trajo la privatización hicieron que los contrabandistas y cientos de familias...quedaran “sin trabajo”. El cierre de la zona franca, los despidos de las compañías de intermediación aduanera, la liquidación de entidades vinculadas a Colpuertos ocasionaron el cierre, según datos de la Cámara de Comercio, de 565 empresas. Todo esto disparó el desempleo...

El muro que divide la Sociedad Portuaria de la ciudad, marca el límite de dos mundos totalmente distintos: uno en el que la inversión tecnológica no es muy distinta a los grandes puertos del mundo, y otro en el que la inversión pública ha sido prácticamente nula en las últimas administraciones³²⁵

Y el legendario Colpuertos –que mantuvo el único lazo entre el puerto, por el que pasaban más de la mitad de las importaciones y de las exportaciones de Colombia, y la ciudad que vivía a su lado– desapareció para siempre dejando solo las pensiones de sus antiguos empleados. Hoy los empleos que se derivan de la Sociedad Portuaria son escasos. La tecnología desplazó a los estibadores y detrás de cada nueva máquina de transporte y carga pueden adivinarse los fantasmas de 10 antiguos cargadores, responsables cada uno, de al menos tres o cuatro hogares. Los empleos más complejos, los que requieren de conocimiento y de otras habilidades, son desempeñados por personas de afuera, que solo están en la ciudad en los días de semana, o por nativos que viajan el fin de semana hacia sus verdaderos hogares en Cali. Por eso no hay media, y en la muy colombiana clasificación por estratos, Buenaventura es la única ciudad del país en la que los estratos 4,5 y 6 han desaparecido por completo.³²⁶

En conclusión, el nuevo modelo de desarrollo neoliberal bajo los criterios de eficiencia y competencia, impulsó la privatización de Puertos de Colombia, ocasionando un divorcio entre los progresos portuarios y la situación socioeconómica de Buenaventura. La modernización vía neoliberal prometió bienestar y desarrollo, en el capítulo expuesto se evaluaron los primeros veinte años y el resultado es una modernización a medias, es decir, se han presentado avances en obras de infraestructura y en la adquisición de maquinarias que permiten un mayor tráfico marítimo, sin embargo, los efectos sobre la

³²⁵ Carvajal Alberto. Óp. Cit. Pág. 56-57

³²⁶ Salazar. Boris. “Morir en Buenaventura entre el gueto y la prisión”. En: Revista Posiciones. Óp. Cit. Pág. 67.

sociedad han sido negativos por cuanto Buenaventura es considerada una de las ciudades más pobres y violentas de Colombia. Tal afirmación coloca en debate el modelo de desarrollo neoliberal por ser un proceso que excluye a la gran mayoría y beneficia a los grandes emporios empresariales.

CONCLUSIONES

El puerto de Buenaventura por su ubicación a la salida al mar del océano pacífico, ha sido históricamente importante para el desarrollo nacional, en el siglo XIX y XX, productos como el café y el azúcar fueron exportados por este puerto. Así mismo otra clase de bienes han sido importados para la producción nacional o para el consumo. Las transformaciones acaecidas en el puerto de Buenaventura han sido para resolver los problemas comerciales tanto de los extranjeros como de los negociantes nacionales. Proceso que se consolida después de 1945 en que el proyecto modernizador, vía industrialización por sustitución de importaciones se desarrolla.

La creación de la empresa estatal Colpuertos es un indicativo de la modernización administrativa llevada a cabo entre 1960 y 1975 en que la nación experimentó un periodo de prosperidad, que generó la creación de bienes de consumo y bienes intermedios nacionales, pese al avance portuario el progreso no conllevó al bienestar de la sociedad, pues el pueblo bonaverense no ha sido incluido en los planes de desarrollo político, económico y social de la región.

El proceso histórico de desarrollo portuario presenta un quiebre en el año de 1975 en que inicia un retroceso de la modernización lograda. El puerto de Buenaventura muestra una precaria administración basada en los intereses privados y en contra del patrimonio público que conlleva a la liquidación de Colpuertos y a la promoción una entidad privada llamada Sociedad Portuaria. La tensión de una modernización incompleta, en que la sociedad no avanza conforme a los avances portuarios, se profundiza con el lento cambio de modelo de desarrollo.

En 1990 el neoliberalismo como modelo de desarrollo interviene en la privatización del puerto de Buenaventura ocasionando la profundización de la pobreza, violencia y desigualdad, situación contraria a los avances portuarios que benefician principalmente a Estados Unidos que ha intervenido más férreamente en los asuntos políticos y económicos, a partir de la entrada del TLC y ahora con la Alianza para el Pacífico.

Finalmente, concluir que la crisis que vive el Puerto de Buenaventura no es un problema local, ni coyuntural que se resuelve con los diferentes planes de los gobiernos de turno, por el contrario la crisis es un problema estructural del país, en que la solución pasa por cambiar de modelo de desarrollo y colocar en prioridad un proyecto de modernización independiente de potencias extranjeras, autónomo, democrático e incluyente, en la que los beneficios del comercio marítimo se vean reflejados en su sociedad.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

Bibliotecas consultadas:

Biblioteca Universidad del Valle. Mario Carvajal.

Biblioteca Departamental del Valle. Jorge Garcés Borrero.

Centro de consulta diario El País.

Centro de estudio de la Corporación Regional del Valle. CVC.

Fuentes primarias:

- Anales del Congreso, 4413.
- Diario El País 1950-2013.
- Diario Oficial 30391. Decreto 2583 de 1960
- Diario oficial 30562. Decreto 1414 de 1961
- Diario Oficial 34339. Decreto 972 de 1975
- Diario Oficial 35535, Decreto 1174 de 1980

Planes Nacionales de Desarrollo desde 1970 hasta el 2006. Y los documentos de Consejo Nacional de Política económica y social CONPES. Consultados por pagina WEB.

- Plan Nacional de desarrollo, Las cuatro estrategias 1970-1974. Consultado en: https://www.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/GCRP/PND/Pastrana1_Prologo.pdf,
- Plan Nacional de desarrollo, Para cerrar la brecha 1974-1978. Consultado en: https://www.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/GCRP/PND/Lopez_Presentacion.pdf.
- Plan Nacional de desarrollo, Plan de integración nacional 1978-1982. Consultado en: https://www.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/GCRP/PND/Turbay_Presentacion.pdf

- Plan Nacional de desarrollo, Plan de economía social 1982-1986. Consultado en: https://www.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/GCRP/PND/Barco_Prologo.pdf.
- Plan Nacional de desarrollo, La revolución pacífica 1990-1994. Consultado en: https://www.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/GCRP/PND/Gaviria_Prologo.pdf,
- Plan Nacional de desarrollo, Cambio para construir la paz 1998-2002 Consultado en: https://www.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/GCRP/PND/Pastrana2_Contexto_Cambio.pdf
- Documento CONPES 2496, 30 de mayo 1990. Consultado en: <https://www.dnp.gov.co/Biblioteca/Cat%C3%A1logoenl%C3%ADnea.aspx>
- Documento CONPES 30410, 20 de febrero 2006. Consultado en: <https://www.dnp.gov.co/Biblioteca/Cat%C3%A1logoenl%C3%ADnea.aspx>

Bibliografía:

Aguado Luis Fernando & Picón Henry, Sector agrícola en el Valle del Cauca en los noventa En; Revista Observatorio social y económico del Valle del Cauca N°2, agosto 2000.

Ahumada Consuelo, El Modelo neoliberal y su impacto en la sociedad colombiana, El Ancora Editores, Bogotá, 1998.

Alape. Arturo, El 9 de abril, asesinato de una esperanza. En: Nueva Historia de Colombia, tomo II Historia política de 1946-1986, Planeta, Bogotá, 1989.

Aprile- Gniset Jacques, Génesis de Buenaventura memorias de cascajal (V2), Universidad del Pacífico, Cali, 2002.

Arias de Greiff, Gustavo. La segunda mula de hierro: historia de los ferrocarriles colombianos a través de sus locomotoras, Panamericana Formas e Impresores S.A. Bogotá, 2006.

Arroyo. Jairo Henry, Historia de las prácticas empresariales en el Valle del Cauca 1900-1940, Editorial Universidad del Valle, Cali, 2006.

Arroyo. Jairo Henry y Vásquez Edgar. Factores ocultos del desarrollo: reseña histórica del Valle del Cauca primera parte. En: Revista Observatorio económico y social del Valle del Cauca N° 7, Cámara de Comercio de Cali, Cali, 2006.

Arroyo Jairo Henry & Vásquez Edgar. Factores ocultos del desarrollo: reseña histórica del Valle del Cauca Segunda parte. En: revista observatorio económico y social del Valle del Cauca N° 8, Cámara de Comercio de Cali, 2008.

Bejarano, Jesús Antonio. La Economía En: Manual de Historia de Colombia tomo III, Procultura, Bogota.1982.

Betancourt Darío y García Marta, Matones y Cuadrilleros Origen y evolución de la violencia en el occidente colombiano. Tercer Mundo Editores, Bogotá, 1991.

Camacho Alberto, Melo Jorge Orlando, Rojas José María & Corchuelo Alberto, Colombia en la década de 1980: hacia una caracterización de la coyuntura histórica en Colombia. En: Sociedad y Economía: el Valle del Cauca y Colombia, Universidad del Valle, Cali, 2007.

Carvajal. Alberto. "ocho tesis acerca de lo que está pasando en Buenaventura Evidencias de un caos". En: Revista Posiciones N° 1, julio 2007.

Castillo María del Pilar. "Buenaventura la maldición de los malos vecinos". En: Revista Posiciones N° 1, julio 2007.

Collins. Charles David. Formación de un sector de clase social: la burguesía azucarera en el Valle del Cauca durante los años treinta y cuarenta. En: Boletín Socio-económico N° 14-15, Cidse, 1985.

Corporación Autónoma Regional del Cauca, Plan de Desarrollo Integral de Buenaventura, libro I- Diagnostico, parte II Actividad económica, CVC.1975

Corporación Autónoma Regional del Cauca, Plan de Desarrollo Integral de Buenaventura, libro I- Diagnostico, parte VI demografía, CVC. 1975.

Corporación Autónoma Regional del Cauca, Plan de Desarrollo Integral de Buenaventura, libro I- Diagnostico, parte II Actividad Económica, CVC. 1975.

Corredor Martínez. Consuelo. Los límites de la modernización, Cinep, Bogotá, 1992.

Derek H. Aldcroft. Historia de la economía Europea (1914-1990), Crítica, Barcelona, 1997.

Eder. Phanor James. El Fundador Santiago M. Eder (Recuerdos de su vida y acotaciones para la historia económica de del Valle del Cauca), Antares, Bogotá, 1959.

Fernández Raúl. Perspectivas del Tratado de Libre Comercio de Norteamérica. En: Revista Deslinde N° 13, marzo-abril de 1993.

_____ & González Gilbert. Estados Unidos preserva y extiende su hegemonía. En: Deslinde N° 30. Febrero-abril 2002.

_____ & González Gilbert. Estados Unidos: guerra y elecciones. En: Revista Deslinde N°36. Octubre- diciembre 2004.

Garrido, Armando, ¿ Se puede salvar Buenaventura?. En: Revista Posiciones N° 1, Julio 2007.

González, Jorge Iván, Entre la sustitución de importaciones y la apertura. En: Desarrollo económico y social siglo XX, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 2001.

Kalmanovitz. Salomón. Nueva Historia de Colombia, Taurus, Bogotá, 2010.

Lauchin Currie, Bases de un programa de fomento para Colombia, Voluntad, Bogotá, 1951.

Mejía. Prado, Eduardo.” Ciro Molina y Carlos Duran Castro: gestores y científicos en el desarrollo agropecuario del Valle del Cauca. En: Dávila Ladrón de Guevara (Comp). Empresas y Empresarios en la historia de Colombia siglo XIX y XX. Ediciones Uniandes. Bogotá, 2003.

Méndez Ancizar. Crecimiento del Valle del Cauca durante 1998, En: Revista Observatorio social y económico del Valle del Cauca N°1, octubre 1999.

Misas Arango Gabriel, de la sustitución de importaciones a la apertura económica En: Desarrollo económico y social en Colombia. Siglo XX, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 2001.

Molina de Cambron. María Mercedes. Apuntes sobre la guerra fría En: Revista de Ciencias Humanas, año 3 N° 7, febrero de 1996.

Nereo. El impacto del narcotráfico en la economía regional vallecaucana. En Historia del Gran Cauca, Historia regional del sur occidente colombiano. Fundación general de apoyo a la Universidad del Valle, Cali 1996

Ocampo. José Antonio, El Desarrollo de Cali el siglo XX. En: Montenegro, Santiago Y Ocampo José Antonio, Crisis Mundial, Protección e industrialización, CEREC, Bogotá, 1984

_____, Historia Económica de Colombia, Fedesarrollo, Bogotá 1994 (cuarta edición).

Ocampo José Antonio, Historia económica de Colombia, Planeta colombiana, Bogotá, 2007.(sexta edicion)

Palomeque. Adalberto. "el surgimiento de una clase media alrededor de la empresa Puerto de Colombia en la ciudad de Buenaventura". Cali. Universidad del Valle, Facultad de Ciencias Sociales y Económicas, Programa Académico de Sociología, 1998.

_____. "La SPRBUN S.A. y la formación de una nueva clase obrera precarizada", Universidad del Valle, Facultad de Ciencias Sociales y económicas, 2004.

Ramírez Juan Carlos & Bonilla Manuel Guillermo. Elementos estratégicos para el mejoramiento de la competitividad del Valle del Cauca. En: Revista Observatorio social y económico del Valle del Cauca N°5. Noviembre 2004.

Rodríguez Meisel David. Europa a merced de los buitres financieros: Austeridad hasta morir. En Revista Deslinde N° 52. Abril-mayo 2013

Saavedra. Restrepo. Maria Claudia. Empresas y Empresarios el caso textil en Antioquia (1900-1930). En: Davila Ladron de Guevara. Empresas y Empresarios en la historia de Colombia siglos XIX y XX, Tomo II, Editorial Norma y Ediciones Uniandes, 2003.

Saenz. Rovner Eduardo, La ofensiva empresarial, Tercer Mundo Editores. Ediciones Uniandes, Bogotá, 1992.

Salazar. Boris. "Morir en Buenaventura entre el gueto y la prisión". En: Revista Posiciones. N° 1, julio 2007.

Silva Lujan. Gabriel. Lleras Camargo y Valencia entre el reformismo y la represión. En: Nueva Historia de Colombia, tomo II Historia política de 1946-1986, Planeta, Bogotá ,1989.

Silva Lujan Gabriel, Carlos Lleras y Misael pastrana: Reforma del Estado y crisis del Frente Nacional. En: Nueva Historia de Colombia tomo II Historia política 1946-1986, Planeta, Bogotá, 1989.

Serrano. Pascual. ALCA: la economía norteamericana se toma el continente. En: revista Deslinde N° 13. Marzo- abril 1993.

Urrea Fernando & Mejía Carlos Alberto. Innovación y cultura de las organizaciones en el Valle del Cauca. En: Innovación y cultura de las organizaciones en tres regiones de Colombia, Colciencias, Colombia, 2000.

Urrea. Fernando y Castro Javier Andrés. "Buenaventura: Vulnerabilidad demográfica y exclusión social". En: Revista Posiciones. Julio 2007.

Valdivia, Luís, El puerto y el desarrollo capitalista del siglo XX , En: Buenaventura un desarrollo frustrado evolución económica y social del puerto, Universidad del Valle, Cali, 1991.

Varela. Barrios Edgar. Colpuertos: Surgimiento, auge y desplome de una empresa estatal (1959-1991). Universidad del Valle Facultad de Ciencias de la Administración, Cali, 2008.

Vásquez. Edgar. Panorama histórico de la economía vallecaucana en el siglo XX. En: Historia del Gran Cauca, historia regional del suroccidente colombiano, Fundación General de Apoyo de la Universidad del Valle, Cali, 1996.

Vásquez. Edgar, Historia de Cali en el siglo XX. Sociedad economía cultura y espacio, Talleres de artes graficas del Valle editores- impresores Ltda. Cali, 2001.

Weeb. Richard. 3. La influencia de las instituciones financieras internacionales en la industrialización mediante la política de sustitución de importaciones. En: Industrialización y Estado en América latina. La leyenda negra de la posguerra, Fondo de Cultura económica, Bogotá, 2003.

Cibergrafía:

<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/modosycostumbres/memoria/memo28i.htm>

[consultado en marzo 2013].

http://www.banrep.gov.co/documentos/publicaciones/regional/ESER/cali/2006_enero.pdf,

pág. 8 [consultado en marzo 2013]

<http://www.eclac.org/cgi-bin/getprod.asp?xml=/noticias/paginas/3/43023/P43023.xml&xsl=/tpl/p18f-st.xsl&base=/tpl/top-bottom.xsl> [consultado en noviembre 2011]

<http://www.elespectador.com/opinion/columna-424295-un-ano-del-tlc> [consultado junio 2013]

http://www.eltiempo.com/opinion/columnistas/paulamoreno/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-12856791.html [consultado en junio 2013]

<http://historiapersonajesafro.blogspot.com/2010/09/eusebio-munoz-perea-1927-1990.html> [consultado en octubre 2013]

<http://www.historiasiglo20.org/HM/6-3c.htm>[consultado marzo 2013]

<http://www.inap.mx/portal/images/pdf/lat/colombia/constitucion%20politica%20colombia%201886.pdf> [consultada en septiembre de 2012]

http://juriscol.banrep.gov.co/contenidos.dll/Normas/Decretos/1984/decreto_2324_1984 [consultado en septiembre 2012]

<http://www.semana.com/nacion/articulo/desigualdad-extrema/236705-3> [consultado en marzo 2013].

<http://www.senado.gov.co/sala-de-prensa/noticias/item/17127-las-cifras-confirman-que-colombia-es-el-gran-perdedor-del-tlc-con-estados-unidos-senador-robledo> [consultado junio 2013]

http://www.supertransporte.gov.co/super/phocadownload/Normatividad/CD2/2.LEYES/9_E_Ley%2001%20de%201991.doc [consultado en febrero 2013]

http://www.supertransporte.gov.co/super/phocadownload/Nuestra_Institucion/Delegada_d_e_Puertos/Caracterizacion_Puertos/LOGISTICA%20PORTUARIA.pdf [consultado en febrero 2013]

<http://www.sprbun.com/documentos/reglamento-consolidado-sprbun.pdf> , pág. 7 y 8. [consultado en marzo 2013]

http://www.sprbun.com/documentos/ESTADOS_FINANCIEROS_CONSOLIDADOS_AL_31_DE_DICIEMBRE_Y_30_DE_JUNIO_DE_2011.pdf. Pág. 10 [consultado en marzo 2013]

http://www.sprbun.com/documentos/buenasaventuras_03.pdf, pág. 8. [Consultado en febrero 2013]

http://www.sprbun.com/documentos/informe_gestion_primer_semestre_2012.pdf, [consultado en abril 2013]

http://www.sprbun.com/documentos/Acta_34_asamblea_septiembre_2012.pdf pág. 96.

[Consultado en abril 2013].