



**DERECHO PORTUARIO, IMPACTO SOCIOECONÓMICO DEBIDO A LA
PRIVATIZACIÓN DE LOS PUERTOS DE COLOMBIA Y SU RELACIÓN
CON LOS FINES ESENCIALES DEL ESTADO COLOMBIANO**

**DYLAN JOAN CARDONA TANGARIFE
JUAN MANUEL ÁLVAREZ DÍAZ
JUAN DAVID MUÑOZ GIRALDO**

**UNIVERSIDAD SANTIAGO DE CALI
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y EMPRESARIALES
CALI, COLOMBIA
2020**

**DERECHO PORTUARIO, IMPACTO SOCIOECONÓMICO DEBIDO A LA
PRIVATIZACIÓN DE LOS PUERTOS DE COLOMBIA Y SU RELACIÓN
CON LOS FINES ESENCIALES DEL ESTADO COLOMBIANO**

DYLAN JOAN CARDONA TANGARIFE

JUAN MANUEL ÁLVAREZ DÍAZ

JUAN DAVID MUÑOZ GIRALDO

**PROYECTO DE INVESTIGACIÓN PRESENTADO COMO REQUISITO PARA
OPTAR AL TÍTULO DE:
FINANZAS Y NEGOCIOS INTERNACIONALES**

**DIRECTOR: LEONARDO BELTRAN GARCIA
DIRECTOR DE PROGRAMA DE FINANZAS Y NEGOCIOS
INTERNACIONALES**

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: FINANZAS Y NEGOCIOS INTERNACIONALES

**UNIVERSIDAD SANTIAGO DE CALI
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y EMPRESARIALES
PROGRAMA FINANZAS Y NEGOCIOS INTERNACIONALES
CALI, COLOMBIA**

2020

Dedicatoria

A Dios, por darme los recursos, la salud, la sabiduría y la oportunidad de culminar una meta más en mi vida.

A mi familia por todos sus esfuerzos y apoyo.

A mis compañeros, amigos, docentes y demás personas que de una u otra forma me apoyaron en esta carrera.

Agradecimientos

El autor expresa sus agradecimientos:

A Leonardo Beltrán García, por el conocimiento que me brindó y su gran apoyo.

A la Universidad Santiago de Cali, por el crecimiento que me otorgó en el ámbito académico y profesional.

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
RESUMEN	9
ABSTRACT	10
INTRODUCCIÓN	11
1. DESCRIPCIÓN DEL ESTUDIO	12
1.1 ANTECEDENTES	12
1.2 PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	14
1.3 Formulación del problema	15
1.4 Sistematización del problema	15
1.5 Objetivos	16
1.5.1 General	16
1.5.2 Específicos	16
1.6 Justificación	16
2. MARCO DE REFERENCIA	18
2.1 MARCO TEÓRICO	18
2.1.1 Derecho Marítimo	18
2.1.2 Teoría de facilitación del comercio.	18
2.2 MARCO LEGAL	20
3. METODOLOGÍA	22
3.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN	22
3.2 MÉTODO DE INVESTIGACIÓN	22
3.3 FUENTES Y TÉCNICAS DE LA RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN	22
3.3.1 Secundarias	22
4. RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN	23
4.1. IMPACTO ECONÓMICO QUE GENERAN LOS PUERTOS DE COLOMBIA EN LAS REGIONES DONDE SE ENCUENTRAN UBICADAS.	23
4.1.1. El Puerto de Buenaventura	25

4.1.2. Ciudad Puerto de Tumaco	28
4.1.3. Ciudades Puerto de la Costa Caribe	28
4.2. POLÍTICA PÚBLICA CONTEMPLADA POR EL GOBIERNO NACIONAL PARA LA PRIVATIZACIÓN DE LOS PUERTOS DE COLOMBIA PARA PROMOVER EL DESARROLLO ECONÓMICO Y EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DE VIDA DE LOS COLOMBIANOS	31
4.2.1. Documentos CONPES como política pública portuaria.	38
4.3. DESARROLLO QUE LA CORTE CONSTITUCIONAL HA HECHO SOBRE LOS PUERTOS DE COLOMBIA, SU CONCESIÓN Y RESPECTIVA PRIVATIZACIÓN.	44
5. CONCLUSIONES	51
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	53

LISTA DE TABLAS

Pág.

Tabla 1. Evolución del Tráfico portuario por toneladas Colombia 2010-2016 41

LISTA DE FIGURAS

	Pág.
<i>Figura 1. Fines de la Política Portuaria</i>	37
<i>Figura 2. Participación de las zonas portuarias en el tráfico portuario</i>	42

RESUMEN

El presente trabajo muestra el impacto socioeconómico que ha causado las leyes portuarias y las políticas nacionales en los puertos marítimos de Colombia, su transición de lo público a lo privado, lo cual permite establecer que en Colombia, la normatividad vigente que regula los puertos y su correspondiente privatización, no cumple con los fines esenciales, sino que antes por el contrario, los vulnera, ya que si bien las sociedades portuarias presentan un inusitado crecimiento y reportan utilidades importantes, otra es la realidad de los municipios portuarios, que han visto disminuida la calidad de vida de sus habitantes y presentan un atraso socioeconómico en términos de empleo, vivienda, salud y educación. Lo anterior debido a que el gobierno nacional se queda con la contraprestación económica que las sociedades portuarias deben pagar y no los municipios portuarios como debería ser.

Palabras claves: Sociedades portuarias, fines esenciales, privatización, políticas públicas.

ABSTRACT

A descriptive legal investigation was carried out, whose main objective is Port Law and the essential purposes of the Colombian State: Socioeconomic Impact, which allows establishing that in Colombia, the regulations in force that regulate the ports and their corresponding privatization, do not comply with the essential purposes, but rather on the contrary, it violates them, since although port societies present an unusual growth and report important utilities, another is the reality of port municipalities, which have seen the quality of life of their inhabitants diminished and they have a socioeconomic backwardness in terms of employment, housing, health and education. This is due to the fact that the national government keeps the economic consideration that the port companies must pay and not the port municipalities as it should be.

Keywords: Port societies, essential purposes, privatization, public policies.

INTRODUCCIÓN

El derecho portuario en Colombia ha tenido una amplia evolución después de la década de los noventa con la promulgación de la Constitución de 1991 que permitió la privatización de las empresas sociales del Estado, sin ser la excepción los puertos de Colombia, los cuales han presentado un buen crecimiento tecnológico, logístico y de infraestructura. Todo gracias a una serie de reformas adelantadas por el gobierno nacional y a una serie de políticas públicas que contemplan su privatización, manejo y gestión portuaria, pero que en la práctica no cumplen con los fines esenciales del Estado, olvidando el gobierno nacional que la Constitución es de carácter vinculante, por lo tanto, el libre cambio y el libre mercado deben estar sujetos a las normas, principios, valores y derechos de carácter general, sin dejar a un lado los principios rectores y los fines esenciales por los cuales se fundamenta el Estado social de derecho.

De esta manera, la presente investigación, tiene como finalidad determinar cuál es el impacto socioeconómico generado debido a la privatización de los puertos de Colombia e identificar cuál es su relación con los fines esenciales del Estado colombiano. Para ello, la investigación se divide en tres capítulos, siendo el primero de ellos, la identificación de los principales aspectos doctrinarios más relevantes sobre los que descansan los fines esenciales del Estado colombiano.

En Segundo lugar, identificar los aspectos que contempla la política pública para promover los fines esenciales del Estado colombiano y que viene adelantando el gobierno nacional para la privatización de los puertos de Colombia con el fin de promover el desarrollo económico y el mejoramiento de la calidad de vida de los colombianos. Y finalmente, analizar cuál ha sido el desarrollo que la Corte Constitucional ha realizado en los últimos años sobre los puertos de Colombia, su concesión y respectiva privatización, utilizando para ello una metodología, descriptiva, cualitativa, investigación basada en información estrictamente documental.

1. DESCRIPCIÓN DEL ESTUDIO

1.1 ANTECEDENTES

A mediados de la década de 1970, con la crisis del Estado de Bienestar, se inició la implementación de políticas económicas neoliberales fundamentadas en un cambio cualitativo y cuantitativo de la función del Estado, el cual pasó de ser un Estado proveedor de bienes y servicios, mediante el principio de subsidio a la oferta, a asumir funciones de "Estado Mínimo" (Nozick, 1998) o Regulador. Sus funciones se redujeron a establecer y hacer cumplir las reglas de juego institucionales que regulan los mercados (capitales, bienes y servicios, laboral, etc.), mientras que la financiación y prestación de los bienes y servicios públicos pasaron a ser compartidas con el sector privado y el tercer sector a través del subsidio a la demanda (Jiménez y Delgado, 2008).

Es así como el Estado colombiano, en el marco del nuevo modelo de desarrollo económico neoliberal, cuyos antecedentes en Colombia se remontan a la década de 1980 y el cual fue implementado a partir de la Constitución Política de 1991, se ha desarrollado la política pública sectorial de privatización de los bienes y servicios públicos en Colombia, entre ellos, de las organizaciones portuarias. Con la Ley 01 de 1991 se estableció el nuevo marco regulatorio mediante el cual se decretó la liquidación de Colpuertos y se definieron las condiciones para la modernización del sector portuario y su funcionamiento a través de las Sociedades Portuarias Regionales y los Operadores Portuarios

En resumen, Colpuertos antes de su liquidación presentaba los siguientes problemas:

- Problemas de ineficiencia y sobrecostos: en la década de 1980 Colpuertos tuvo pérdidas durante siete años.
- Las pérdidas en 1989 fueron de \$14.300 millones.
- En 1990 la empresa tenía 8.177 empleados y, según la CGN, se debían liquidar 3.273 puestos de trabajo (el 40% de la planta).

- En 1987/88 el terminal de Cartagena estuvo inactivo el 50% del tiempo y el de Buenaventura un 40%.
- Reserva de carga: hasta 1986 las navieras colombianas tenían la garantía de transportar la carga sin competencia (Viloria, 2010).

Estos problemas sumados al del sindicato de Colpuertos, el exceso de poder y la promulgación de la Constitución de 1991 fue el detonante para realizar una reforma portuaria de fondo, con un gran impacto para la economía del país como también en lo social.

Los principales aspectos que comprendía esta reforma a través de la Ley 01 de 1991 (Por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones) fueron los siguientes:

- El objetivo de la Ley 01 de 1991 fue la abolición del monopolio estatal, modernizar el sistema, reducir tarifas y mejorar la eficiencia portuaria.
- Liquidar Colpuertos a 31 de diciembre de 1993.
- Autorizar la creación de Foncolpuertos (en 1999 el plan de retiro costaba \$2.5 billones).
- Crear la Superintendente General de Puertos ente vigilante de las sociedades portuarias.
- Crear las Sociedades portuarias regionales.
- Autorizar la constitución de empresas de operadores portuarios (Viloria, 2010).

Logrando de esta manera de ser una empresa totalmente deficiente y burocratizada, a la constitución de varias empresas que generan utilidades y pagan una contraprestación al Estado a cambio de la concesión, las cuales pagan por “Línea de Playa”.

1.2 PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

Pese a la modernización de los puertos de Colombia, aún falta mucho por hacer. El país sigue perdiendo competitividad frente a otros países de la región latinoamericana y frente a países cuya economía es más avanzada como es el caso de Estados Unidos, Canadá y gran parte de la Unión Europea, lo que no le permite competir en condiciones de igualdad y eficiencia, quedándose el Estado colombiano rezagado en materia de competitividad.

Razón por la cual, el país debe modernizar su infraestructura, lo que comprende la adecuación de infraestructura, vías y logística junto con la adopción de políticas públicas para mejorar a mediano y largo plazo la economía del país y ubicarse entre las tres economías más prósperas de la región en términos de almacenamiento (1,7%) y cargue, descargue y entrega de mercancía (2%) (Marulanda, 2018). De lo contrario, el país quedará sumido en el atraso total.

Es importante señalar que los puertos son solamente una parte de la cadena logística, así que es necesario que el país mejore en otros aspectos como son política, infraestructura, normas, estabilidad económica, puntualidad de los embarques y así satisfacer la demanda de los mercados nacionales e internacionales.

Para algunos, expertos en el tema como Wilson Delgado Moreno y Ángela María Martínez Sander, la privatización de Colpuertos en Colombia solo hizo parte de una política de privatización de los puertos que no cumplió con la finalidad para la cual fue creada, incumpliendo con los postulados consagrados en la Constitución de 1991 y que permitiría la adopción del sistema capitalista imperante hasta hoy en día: el neoliberal (Delgado y Martínez, 2011).

El problema radica en que precisamente muchas de las concesiones portuarias se han realizado a multinacionales extranjeras, las cuales no han cumplido con los acuerdos, lo que ha perjudicado el desarrollo de la economía nacional, incumpliendo

con los acuerdos en materia de generación laboral, inversión, tecnología, logística y modernización de los puertos.

Lo anterior es corroborado por el expresidente César Gaviria, el mismo que liquidó Colpuertos ante los problemas que enfrentaba esta empresa, para dar paso a las sociedades portuarias, quien en efecto señala que la inversión extranjera ha jugado un papel muy importante para mejorar la competitividad del país.

“La inversión extranjera, proveniente de grandes firmas de escala mundial, ha aumentado de manera notoria en los principales puertos del país. Esta contribuye a la profundización del modelo de concesiones, a ampliar la competencia y a mejorar sus servicios para la economía colombiana” (Gaviria, 2017).

Pero no todo es color de rosa según Jiménez y Delgado; sin ir muy lejos, el modelo de gestión del sector portuario aplicado en Buenaventura, después de la expedición de la Constitución de 1991 y con la liquidación de Colpuertos y la creación de las Sociedades Portuarias Regionales y los Operadores Portuarios, generó contrario a lo pensado, “un incremento del desempleo estructural, informal y en general el deterioro de las condiciones laborales de los trabajadores. Buenaventura es un caso paradigmático de implementación de estas políticas” (Jiménez y Delgado, 2008).

1.3 Formulación del problema

¿Cuál ha sido el impacto socioeconómico debido a la privatización de los Puertos de Colombia y su relación con los fines esenciales del Estado colombiano?

1.4 Sistematización del problema

- ¿Cuál es el impacto económico que generan los puertos de Colombia en las regiones donde se encuentran ubicados?

- ¿Qué aspectos contempla la política pública que permite la privatización de los puertos de Colombia con el fin de promover el desarrollo económico y el mejoramiento de la calidad de vida de los colombianos?
- ¿Cuáles han sido los pronunciamientos de la Corte Constitucional sobre los puertos de Colombia sobre su concesión y respectiva privatización?

1.5 Objetivos

1.5.1 General

Determinar el impacto socioeconómico debido a la privatización de los puertos de Colombia y su relación con los fines esenciales del Estado colombiano.

1.5.2 Específicos

- Determinar el impacto económico que generan los puertos de Colombia en las regiones donde se encuentran ubicados.
- Identificar la política pública contemplada por el gobierno nacional para la privatización de los puertos de Colombia para promover el desarrollo económico y el mejoramiento de la calidad de vida de los colombianos.
- Analizar el desarrollo que la Corte Constitucional ha hecho sobre los puertos de Colombia, su concesión y respectiva privatización.

1.6 Justificación

La realización de esta investigación se basa en la importancia que tiene para el cumplimiento de los fines estatales consagrados en la Constitución de 1991 los puertos de Colombia, que precisamente fueron privatizados gracias a la promulgación de la Carta Magna en 1991, pero que han presentado un rezago en los municipios portuarios sin lograr a la consecución de estos fines para los cuales fueron creadas precisamente las sociedades portuarias, con el fin de contribuir al desarrollo de la economía del país y al mejoramiento de la calidad de vida de sus

habitantes. Lo anterior, debido a que la contraprestación por “Línea de Playa” no la recibe el municipio portuario, sino el Estado. El municipio solamente recibe el 20%, mientras que el Estado se queda con el 80%, dejando a un lado los principios de descentralización administrativa. Además la contraprestación por infraestructura la recibe el Estado en su totalidad (100%) (Viloria, 2010). “Se propone cambiar la distribución, para beneficio de los municipios portuarios, o amarrar el 80% de la Nación en proyectos de inversión que solucionen problemas generados por la actividad portuaria” (Viloria, 2010). De esta manera, los municipios han presentado altos niveles de pobreza y desempleo. Muestra de lo anterior, es el municipio de Buenaventura que presenta altos índices de violencia e inseguridad, ante la falta de empleos dignos y sin recibir mayores asignaciones presupuestales por parte del Estado colombiano.

Esta Investigación sirve como fuente de consulta y material de estudio para profesionales y personas en general interesadas en el tema y como una contribución teórica por parte de la academia para la consecución de los fines del Estado, con el objeto de lograr el mejoramiento de la calidad de vida de sus asociados a través del desarrollo económico y la competitividad que tanto necesita el país en un mundo cada vez más globalizado y que avanza a pasos agigantados.

2. MARCO DE REFERENCIA

2.1 MARCO TEÓRICO

2.1.1 Derecho Marítimo. El derecho marítimo comprende aspectos esenciales tales como lo menciona Esguerra (2018):

- Registro de naves y artefactos navales. Contratos de construcción y compraventa. Hipotecas Navales. Asesoría y gestión en trámites ante la autoridad marítima.
- Atención de investigaciones por accidentes y siniestros marítimos, infracciones a normas de marina mercante, construcciones en playas y terrenos de bajamar y en contaminación ambiental marina.
- Asesoría en contratos de fletamento y transporte bajo conocimiento de embarque, transporte multimodal y contratos de intermediación del transporte. Avería gruesa.
- Trámite de concesiones de playa, muelles y embarcaderos.
- Trámite de concesiones, permisos y licencias de explotación para actividades marítimas, como exploración, investigación, plataformas, etc.
- Embargo preventivo de naves (ship's arrest) (p. 23).

Derecho Portuario. Mientras que el derecho portuario comprende aspectos todos relacionados con el embarque y desembarque de mercancías, entrada y salida de buques y todo lo relacionado con la gestión portuaria.

- Asesoría y gestión en el trámite y desarrollo de concesiones portuarias, licencias de muelles y embarcaderos.
- Elaboración y revisión de reglamentos de condiciones técnicas de operación de puertos.
- Derecho de la competencia y el consumo en el sector portuario (Esguerra, 2018)

2.1.2 Teoría de facilitación del comercio. El término “facilitación del comercio” ha sido remotamente objeto de negociaciones y estudios muy generales y ambiguos.

No obstante, fue introducido formalmente por la Organización Mundial del Comercio en la Conferencia Ministerial de Singapur de 1996, época hasta la cual persisten conceptos demasiado ambiguos y amplios en los cuales cabe todo y se precisa nada, como es el caso de los siguientes ejemplos:

La CEPAL entiende por facilitación del Comercio:

“Toda acción intencionada, ya sea unilateral o negociada, tendiente a simplificar los procedimientos operacionales y a reducir o eliminar los costos de transacción que afectan a los intercambios y movimientos económicos internacionales, o que los impiden. Luego, en términos amplios, la facilitación del comercio se relacionaría con una gran diversidad de ámbitos referidos a las transacciones internacionales de bienes o servicios, así como al movimiento del capital y de personas especialmente de negocios. Por lo tanto, es un concepto que podría referirse a cada una de las medidas que pretendan reducir o eliminar cualquier barrera aplicable al comercio o al desplazamiento de factores productivos entre países”.

Por su parte, la Asociación Latinoamericana de Integración (2006) define la facilitación del comercio como “la racionalización, simplificación, reducción o eliminación de todas las medidas o barreras que obstaculicen el comercio internacional o el desplazamiento de factores productivos a nivel transfronterizo”. En otras palabras, para esos conceptos, la facilitación del comercio incluye una gran cantidad de ámbitos tales como: cooperación entre aduanas, cooperación entre aduanas y entes privados, infraestructura y mejora de la logística de movimiento en puertos, simplificación de formalidades y documentación, modernización electrónica, gestión del riesgo, incluyendo además temas como servicios, capitales, migración de personas, etc. En fin, para esos conceptos se confunde las disciplinas que impactan con la existencia y crecimiento del comercio con su facilitación (FITAC, 2015).

Por otro lado, al analizar la línea sistémica del comercio internacional, se tiene que esta descansa sobre tres grandes estructuras fundamentales: la geografía del territorio, la condición demográfica y la organización política, las cuales a su vez tienen un gran impacto sobre las características del comercio exterior de cada país, en aspectos como: relaciones de intercambio internacional, productos con demanda y oferta, redes de logística, fuerza de trabajo, marco jurídico del comercio exterior, entre otros. En lo referente a la condición geográfica, aspectos como el clima, el acceso a costas, localización geográfica, entre otros, tiene una relación directa con el número de puertos que puede tener un país, la facilidad de implementar sistemas de transporte de mercancías multimodal, etc. Por su parte, la condición demográfica definida por aspectos como: el tamaño y la estructura de la población, tiene una incidencia directa sobre el mercado del empleo y la fuerza de trabajo en general. Finalmente, la organización política de un país y las políticas públicas como la política económica internacional conllevan el grado de apertura económica, la promoción y protección de la inversión extranjera directa, entre otros (FITAC, 2015).

2.2 MARCO LEGAL

Ley 01 de 1991. Por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones.

Reglamentada parcialmente por el Decreto 1589 de 2004. Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 1ª de 1991.

Reglamentada por el Decreto 4735 de 2009. Por medio del cual se reglamenta el trámite de solicitud de concesiones para el desarrollo de actividades portuarias, previstas en la Ley 1ª de 1991 y en la Ley 1242 de 2008 y derogado por el artículo 53, Decreto Nacional 474 de 2015.

Ley 1242 de 2008. Por la cual se establece el Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales y se dictan otras disposiciones

Reglamentada por el Decreto 474 de 2015. Por medio del cual se reglamenta el trámite de solicitud de concesiones para el desarrollo de actividades portuarias previstas en las Leyes 1ª de 1991 y 1242 de 2008.

3. METODOLOGÍA

3.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN

La investigación fue de tipo descriptivo, porque en ella se analizaron los métodos informativos e investigativos que permiten responder a los interrogantes presentados durante la realización de este proyecto. Con este tipo de investigación se analiza la información jurídica necesaria para obtener una respuesta real y verdadera a la pregunta que se realiza en la formulación del problema.

3.2 MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

El método fue cualitativo, ya que permitió identificar los aspectos más relevantes objeto de la investigación, como es el análisis del impacto socioeconómico generado por la privatización de los puertos de Colombia, y su relación con los fines esenciales del Estado colombiano para el mejoramiento de la calidad de vida de los colombianos.

3.3 FUENTES Y TÉCNICAS DE LA RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN

La recolección de la información es un proceso mediante el cual el investigador toma información que le servirá para analizarla y contrastarla con los objetivos planteados en la investigación.

3.3.1 Secundarias. Se realizó una investigación estrictamente teórica que comprende la revisión bibliográfica de artículos jurídicos de revistas indexadas, periodísticos, monografías, ensayos, libros que hagan un aporte intelectual al tema a desarrollar.

4. RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

4.1. IMPACTO ECONÓMICO QUE GENERAN LOS PUERTOS DE COLOMBIA EN LAS REGIONES DONDE SE ENCUENTRAN UBICADAS.

El desarrollo económico de la región y la posibilidad de competir están arraigados fuertemente con la logística y la infraestructura que se desarrolle, por tanto, contar con una buena infraestructura logística significa una verdadera apertura para los negocios (Lizarazo & Domínguez, 2018).

En este sentido, en Colombia las principales rutas comerciales se iniciaron en la región Caribe, comenzando a comercializar desde Cartagena hacia Europa, con oro, esclavos y todo tipo de mercaderías. A medida que se formaron nuevas industrias, la expansión económica, el crecimiento industrial evidenció la falta de infraestructura portuaria para hacer frente a la demanda. Ante la ineficiencia de los puertos inexistentes se creó la empresa Puertos de Colombia en el año 1959, con el objetivo de manejar los puertos frente a todo el proceso industrial y logístico. Sin embargo, la falta de una buena capacitación y formación de los empleados portuarios, además del poco compromiso de éstos para salvar la empresa llevaron a su liquidación (Heno & Heno, 2009).

Por consiguiente, al liquidarse Puertos de Colombia se crearon la Superintendencia General de Puertos y las sociedades portuarias, teniendo como fin abolir el monopolio del Estado en cuanto a puertos, entregándolos en concesión, además de la modernización para mejorar su eficiencia (Lizarazo & Domínguez, 2018).

Dicha liquidación se gestó a partir de la apertura económica en la década de 1990, cuando el país entró en una dinámica social y económica que trajo fuertes cambios, con dicha apertura de mercados, Colombia se dio cuenta de la poca competitividad que tenía por la ineficiente infraestructura vial, ya que para competir y sacar sus

productos al mercado externo debía contar con una fuerte inversión en vías, puertos, aeropuertos y demás (Castro, Soler, Umaña, & Yepes, 2017).

Con lo anterior en mente el Estado firmó diferentes acuerdos comerciales con diversos países, los cuales tuvieron impactos positivos y negativos, posibilitando tanto la obtención de nuevos productos como la salida de productos colombianos al exterior, a pesar del esfuerzo, el beneficio obtenido por Colombia era escaso, principalmente por la escasa infraestructura interna, portuaria y de comunicación, viéndose rezagado en el factor comercial, lo que llevó a la urgencia de inversión en infraestructura vial, tecnología y comunicación (Castro, Soler, Umaña, & Yepes, 2017).

Por tanto, teniendo en cuenta la importancia del comercio exterior para el país, el gobierno ha invertido en infraestructura vial, con grandes proyectos como el túnel de la línea, la construcción de la vía desde Cali al puerto de Buenaventura y otras obras importantes, tratando de conectar el centro del país con los diferentes puertos, con el fin de acortar distancia y por ende agilizar el comercio, a la vez que se disminuyen costos (Redacción logística, 2017).

Como se mencionó anteriormente, el comercio exterior hace parte importante de la economía colombiana, razón por la cual los puertos como lugares de tránsito de la mercancía que entra y sale del país, tienen mucha relación con el desarrollo tanto de las empresas que participan en ese comercio como el de las poblaciones en donde se ubican dichos puertos (Redacción logística, 2017).

A partir de lo anterior, según Navarrete (2004) las ciudades – puertos han sido epicentro del comercio en muchas naciones, incluyendo a Colombia, así en la actualidad los puertos son necesarios para que cualquier país pueda entrar a competir en la economía internacional, lo que llevaría a pensar que las personas residentes en las ciudades – puerto cuentan con mejores oportunidades laborales y mayor calidad de vida, además de una distribución de la inversión pública adecuada. Sin embargo,

en el caso de Colombia la situación de los habitantes de las ciudades puerto no evidencia una mejor calidad de vida respecto a los demás. Sin embargo, no en todas las ocasiones las poblaciones en las que se encuentran ubicados los puertos de embarque de mercancía se benefician o su desarrollo muestra la magnitud de las negociaciones que allí suceden.

De esta manera, al comparar las condiciones de vida de algunas ciudades – puerto de Colombia, se presentan situaciones diversas, a saber:

4.1.1. El Puerto de Buenaventura. Desde el puerto de Buenaventura se maneja más del 60% del comercio internacional marítimo de Colombia y el 80% del café como producto bandera de la economía colombiana. Este puerto por estar ubicado estratégicamente fue propuesto en el 2007 como Distrito Especial Portuario y Biodiverso, por el volumen de carga que maneja, su localización, estar más cerca al mercado asiático y por ser el tránsito de las principales rutas marítimas del mundo, es la terminal más importante del Pacífico colombiano. En la actualidad, es la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura (SPRB) quien maneja dicho puerto que el gobierno entregó en concesión, con 14 muelles, 12 operados por la SPRB y 2 bajo otra concesión (Redacción logística, 2017).

Para que la carga sea movilizadada hacia los diferentes destinos, es necesario transportarla por carretera, lo que se ha convertido en el cuello de botella en la operación portuaria, debido a la deficiente infraestructura vial, acarreando retrasos y aumentos de precios logísticos. Otra de las deficiencias es la corrupción y las bandas criminales de narcotráfico que durante años han operado en el puerto de Buenaventura, quienes buscan sacar su mercancía en los contenedores de carga legal, lo que ha llevado a sembrar desconfianza por parte de los comerciantes.

En consecuencia, aunque desde el puerto de Buenaventura se maneja un gran porcentaje del comercio exterior, por ende un gran flujo de recursos, debido a la corrupción y la falta de un compromiso serio de sus gobernantes, el puerto cada vez

está más expuestos a la pobreza y falta de oportunidades que mejoren su calidad de vida.

En este sentido, en el 2012 el puerto de Buenaventura fue descrito como uno de los peores municipios a nivel de educación, observándose un alto nivel de deserción en escuelas, colegios y universidades, ya que los estudiantes atraídos por el dinero fácil abandonan sus estudios.

De acuerdo con Guerra (2017) de los 407.539 habitantes de Buenaventura el 88,5% son afrodescendientes, el 81% vive en la pobreza, el 44% en la indigencia, más del 60% de desempleo y 17% de analfabetismo. En cuanto a servicios públicos, solo en la zona urbana, el agua solo llega a ciertas horas, con una cobertura del 76% en alcantarillado, porque en la zona rural prácticamente no hay ningún tipo de servicio público, ni hospitales.

Como si fuera poco, el puerto está asediado por la violencia, el desplazamiento, Narcotráfico y microtráfico, minería ilegal, ejércitos privados, además de los altos niveles de corrupción, donde los últimos tres alcaldes terminaron encarcelados y otro asesinado, frente a los ojos de un Estado que no toma cartas en el asunto, también responsable del desorden y la improvisación. Todo este contexto no permiten visualizar un clima de seguridad ni para los ciudadanos, mucho menos para la inversión, negocios o empleo formal (Cárdenas, 2018).

Por lo tanto, a pesar de la actividad portuaria y el gran volumen de carga y dinero que se mueve en algunos puertos como el de Buenaventura por ejemplo, las condiciones de pobreza, miseria y desempleo que afectan la ciudad, ha demostrado que las obras descritas no benefician a la población, sino al sector empresarial. En este sentido, desde que se privatizó puertos de Colombia en el año 1990 como consecuencia de la globalización y apertura de mercados, se rompieron los circuitos económicos de la ciudad, además de la flexibilización laboral que implicó pérdida masiva de empleos y la consolidación del puerto como un proyecto económico que

no relacionó a la comunidad, sino que la excluyó, lo que ocasionó una división contundente entre la economía portuaria (logística, carga, comercio) y la economía regional de Buenaventura (pesca, minería, agricultura) (Redacción logística, 2017).

En tal sentido, Buenaventura ha sido olvidado, tanto por el gobierno central como por el gobierno regional, la riqueza y la opulencia solo la viven quienes se benefician del comercio que entra y sale de la zona, donde la riqueza llega y se va, pero no se queda nada en pro del mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes (Guerra, 2017).

Con la política de privatización creó una brecha entre la nueva Sociedad Portuaria y el resto de la población bonaverense, al desaparecer Puertos de Colombia como entidad pública del Estado se creó una sociedad mixta cuyos socios: TcBuen, el Grupo Portuario, Ciamsa con doce ingenios azucareros del Valle, Argos, harinera del Valle, Aguadulce, las agencias de aduanas y los sindicalistas, que se enriquecieron con el despojo y la privatización.

De igual manera, no hay inversión social, sabiendo que solo en impuestos anuales se reportan alrededor de 5,58 billones de pesos anuales y a la ciudad le devuelven únicamente el 5% de dichos ingresos (Guerra, 2017).

Por otra parte, aunque existen diversos documentos CONPES para el desarrollo de Buenaventura, pero ninguno de ellos da una estrategia efectiva para combatir la inequidad y la pobreza rampante, según ha enseñado la experiencia, la seguridad y la calidad de vida de los bonaverenses han empeorado; mientras el Estado solo favorezca el mercado, las relaciones comerciales, las ganancias privadas, la situación se agravará aún más. Es necesario tener en cuenta las riquezas naturales, económicas y culturales que tiene la región, lo que sirve de insumo para generar nuevas formas de economía y desarrollo regional (Lizarazo & Domínguez, 2018).

4.1.2. Ciudad Puerto de Tumaco. Tumaco tiene alrededor de 200 mil habitantes, el 88,8% afrocolombianos, el 5,1% indígena; donde el 48,74% que habitan en zona rural tienen sus necesidades básicas insatisfechas y el 16,73% viven en condiciones de miseria. Por su parte, en la zona rural la situación es más preocupante, el 59,32% tiene NBI y el 25,9% vive en la miseria, siendo el índice de pobreza multidimensional (IPM) es de 84,5% en dicho municipio (Ortiz, 2018).

Existen en este municipio graves problemas de orden social, donde sus pobladores viven a diario con situaciones de violencia que llevan al desplazamiento forzado y aquellos que persiste en el lugar, debe aprender a sobrevivir en el fuego cruzado que a diario azota diferentes esferas del puerto, todo gracias a la incapacidad burocrática de las Entidades del Estado, que no ha posibilitado la armonización del tejido social, construcción de significaciones colectivas y creación de lazos que vinculen las comunidades con el Estado, bajo la sombra de las mafias y la corrupción (Ortiz, 2018).

Por el puerto de Tumaco pasan millones de dólares en madera, oro, petróleo y otros recursos naturales, sin embargo, las necesidades básicas de la población siguen sin atenderse, convirtiéndose en una ciudad vulnerable a la violencia y el crimen (Navarrete, 2004).

4.1.3. Ciudades Puerto de la Costa Caribe. En las tres principales ciudades portuarias del Caribe colombiano: Barranquilla, Santa Marta y Cartagena se enfrentan situaciones preocupantes de pobreza y miseria, de acuerdo con datos del Sisben, MERPD (Misión para el Diseño de una Estrategia para la Reducción de la Pobreza y la Desigualdad en Colombia) y el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo PNUD, se muestra que el porcentaje de población pobre en Santa Marta es igual a la media nacional, la de Cartagena está nueve puntos arriba de la media; Barranquilla es la ciudad portuaria con menos pobreza en Colombia (45%), 3 puntos por debajo de la media del país (Viloria, 2006).

El porcentaje de personas con necesidades básicas insatisfechas (NBI) en la región Caribe colombiana en la zona urbana corresponde al 35,4%, en la zona rural llega al

doble de este número (71,3%), presentando un rezago económico respecto al resto del país. Según indicadores analizados por la CEPAL (s.f.), la región caribe tiene una situación precaria, por debajo del total del país en cuanto a NBI, mientras que dicha región está en el 47,2% el total de Colombia es del 27,8%; la cobertura en acueducto es solo del 71,8%, la de alcantarillado 49,5%.

Por lo anterior, el problema principal de la región Caribe es la pobreza de sus habitantes, algunos en condiciones de indigencia, siendo el nivel superior al del país. Con excepción del Atlántico, todos los departamentos presentan indicadores (NBI, Condiciones de vida (ICV) Desarrollo Humano (IDH) por debajo al promedio nacional y como consecuencia de lo anterior lo más preocupante es el nivel de desnutrición sufrida durante los primeros años de vida de los niños, lo que a futuro lleva a un pobre desarrollo mental y físico, afectando su desempeño escolar y en la adultez su desempeño laboral (CEPAL, s.f.).

En este sentido, aunque el puerto de Cartagena se caracteriza por ser el más grande de Colombia, uno al Caribe con el resto del mundo, está bien equipado con tecnología portuaria de punta, sistemas de información, grúas orientadas satelitalmente, manejo de documentación computarizado interconectado con la Aduana, agilizando la entrada y entrega de mercancía, consolidándose como el cuarto puerto más importante de América Latina, luego de Balboa y Colón en Panamá y Santos en Brasil, todo lo anterior contrasta con las condiciones de vida de sus habitantes, los cuales en su gran mayoría viven en condiciones de pobreza (Bobadilla & Vanegas, 2018).

En consecuencia, se observa que aunque el comercio exterior a través de los puertos, en otros países puede ser sinónimo de desarrollo para los habitantes de las regiones donde éstos se encuentran ubicados, en Colombia no ha sido posible, por el contrario, una vez que se aplicaron las políticas globalizadoras aperturistas se hizo cada vez más grande la brecha para que los habitantes de las ciudades puertos alcanzaran un nivel de vida aceptable.

Al respecto, el gobierno en sus estrategias para adaptar el sistema de transporte a los requerimientos aperturistas influyó significativamente en las economías regionales, especialmente con el método de concesiones privadas y transferencia de vías a los niveles administrativos inferiores, no tuvo en cuenta asignar adecuadamente recursos y en su plan vial de la apertura no dio un verdadero estímulo al desarrollo regional descentralizado, pues los proyectos en gran mayoría se enfocaron en las grandes ciudades, un ejemplo es la nueva autopista Bogotá - Villavicencio, que se construyó sin mejorar las vías alternas al Llano (Müller, 2004).

En el proceso privatizador, el Estado no se ha ocupado de las graves consecuencias que ha causado este fenómeno sobre la economía de los habitantes de las ciudades donde hay puertos, rompiendo el tejido social que se había constituido alrededor de la actividad portuaria, afectando de manera negativa las formas de cohesión y solidaridad.

Una de las consecuencias, quizás de las más significativas para la calidad de vida de los habitantes de las regiones portuarias luego de la privatización fue la flexibilización laboral, con la que se redujo ostensiblemente el número de empleos. En el caso del puerto de Buenaventura, se pasó de 10.000 empleos en 1990 a 4.200 en 1996, además como resultado la caída de los salarios (Guerra, 2017).

Por otra parte, los megaproyectos han sido pensados para favorecer la eficiencia portuaria y cuidar la actividad comercial que beneficia a los dueños del ente privado, sin tener en cuenta a los habitantes que son impactados por éstos (Lizarazo & Domínguez, 2018).

Se puede dar la bienvenida a la modernización de los puertos, pero ésta no puede ser concebida ni desarrollada de espaldas a las necesidades de las personas que habitan sus alrededores, no puede tener éxito un plan alrededor de la marginalidad y la miseria.

4.2. POLÍTICA PÚBLICA CONTEMPLADA POR EL GOBIERNO NACIONAL PARA LA PRIVATIZACIÓN DE LOS PUERTOS DE COLOMBIA PARA PROMOVER EL DESARROLLO ECONÓMICO Y EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DE VIDA DE LOS COLOMBIANOS

Durante los años 50 cuando apenas comenzaba la industrialización en la mayoría de países en desarrollo, se presentaba una dependencia económica frente a los países desarrollados, ya que aquéllos sólo podían exportar materias primas y algunos productos básicos, sin embargo con la política de sustitución de importaciones se quiso disminuir dicha dependencia y promover la industrialización. Al otorgar el gobierno monopolio a las industrias nacionales, limitar el acceso a importaciones de insumos, restricciones del tipo de cambio, devaluaciones, subvenciones, entre otros tratando de proteger la naciente industria nacional, llevó a la ineficiencia productiva, reducción en las tasas del crecimiento económico y escasez de divisas (Burkhalter, 1999).

Entonces, debido **entonces** a la crisis del estado de bienestar se comenzaron a implementar políticas neoliberales basadas en un cambio cuantitativo y cualitativo de la función estatal, pasando de un estado proveedor de bienes y servicios y subsidiador de la oferta a la asunción de funciones de Estado Mínimo o regulador. Limitando sus funciones al establecimiento de normas para regular los mercados a la vez que hacerlas cumplir, pasando al sector privado y al tercer sector la financiación y prestación de bienes y servicios (Jiménez & Delgado, 2008).

Bajo el modelo neoliberal de globalización, el Estado se vio obligado a modernizarse, cediendo el monopolio de diferentes actividades a las fuerzas de oferta y demanda del mercado, además de fomentar la flexibilización en cuanto a mercado de capitales, bienes y servicios y laboral.

En este orden de ideas, a principios de la década de los 60 los gobiernos tuvieron que comenzar un proceso aperturista e impulsar las exportaciones ya que las políticas anteriores habían tenido un efecto contraproducente en el desarrollo

económico. Con la estrategia de promoción exportadora, los puertos jugaron un papel preponderante en el intercambio comercial, además de reforzar su importancia para lograr los objetivos, sin embargo, las altas tasas de personal, el control sindical y la ineficiencia portuaria llevó a elevar los costos de las exportaciones.

La eliminación de monopolios industriales, al reducir los derechos aduaneros para permitir la competencia de los productos nacionales con los extranjeros obligó a los productores colombianos a mejorar la calidad de sus productos (Burkhalter, 1999).

Aunque el concepto de calidad tuvo sus inicios a partir de las teorías clásicas de la administración, con enfoque productivo y dirigido a empresas privadas, poco a poco se fue adoptando también en las entidades públicas, como resultado de los cuestionamientos internacionales que se hicieron a la administración pública durante la década de 1980, principalmente por la percepción general de ineficiencia del Estado en el momento de dar cumplimiento a los requerimientos y necesidades de la sociedad, entonces las entidades estatales se vieron abocadas a las críticas por falta de legitimidad, aún más con la llegada de políticas globalizadoras, razón por la cual hubo necesidad de un replanteamiento de la función pública, con el fin de modernizar el aparato estatal y hacer frente a las exigencias de la apertura de mercados (Ruiz, 2012).

De esta manera, las entidades del Estado se vieron obligadas a adaptarse a los inminentes cambios suscitados en todas las esferas sociales y enfrentar los nuevos retos, dejando de lado la concepción weberiana o modelo burocrático, donde lo importante era dar cumplimiento a los procesos administrativos reglamentados, a partir de allí, sucedieron grandes cambios en los Estados Iberoamericanos, dentro de los cuales se cuentan: reestructurar y desarrollar la administración pública, reforma integral de los Estados, descentralización político – administrativa, de empresas y servicios públicos, privatizaciones, entre otros.

Con un documento publicado por la OCDE (*Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos*) se instaló una nueva visión en la gestión pública, con la consigna “*la Administración Pública al Servicio del Público*”, comenzando la modernización del aparato estatal y teniendo la gestión de calidad como una de las más importantes estrategias, en el documento OCDE claramente se identificó al usuario como el principal elemento de la administración pública y al convertirse el usuario en el centro de la atención para la prestación de los servicios públicos, el punto de referencia debía ser sus expectativas y necesidades (Ruiz, 2012).

En este sentido, bajo las políticas globalizadoras, con el auge privatizador y con la urgencia de modernizar en los países Latinoamericanos, los puertos en Colombia no fueron la excepción, los cuales, a partir de la ley 1 de 1991 o Estatuto de Puertos Marítimos, el Estado se enfocó en liquidar la empresa estatal Puertos de Colombia, monopolio encargado de administrar y operar los principales puertos del país, con ello, se privatizaron dichos puertos bajo la premisa de competencia regulada, dando posibilidad a las empresas privadas y personas naturales de invertir y participar del negocio portuario. Así nacieron los entes reguladores como la Superintendencia de Puertos y Transporte – SPyT, las Sociedades Portuarias Regionales SPR’s y operadores portuarios (Delgado & Martínez, 2015).

La anterior estrategia fue pensada como una política pública para hacer frente a los retos que imponía la necesidad de competir internacionalmente, como resultado de la apertura de mercados, con la pretensión de liberar recursos públicos para ser invertidos en otros sectores que hicieran posible el cumplimiento de la misión del Estado Social de Derecho, sectores como seguridad, política social, y administración de justicia.

Por lo tanto, siendo las actividades portuarias esenciales para el desarrollo de los países, su operación se encuentra subyugada al logro de metas de comercio exterior, atendiendo a la transnacionalización global de los mercados, privatización de los puertos fue el mecanismo que encontraron los Estados para estar vigentes y poder

competir eficientemente contando con servicios portuarios permanentes, regulares y eficientes.

Con la anterior decisión se generaron impactos inmediatos tanto positivos como negativos en cuanto a la operación de los puertos. Por un lado se modernizaron los puertos a nivel de tecnología y comunicación, de tal forma que se incrementó su eficiencia y productividad; sin embargo, uno de los impactos negativos más notorios y catastróficos tiene relación con la flexibilización laboral, donde se perdieron o se eliminaron gran cantidad de cargos, como referencia se tiene que de 1990 a 1996, solo en 6 años, la disminución correspondió al 42%, sumado a la merma de los salarios y no solo eso, sino que se permitió la contratación a través de intermediarios u operadores, lo que evidencia la agresividad de la política pública respecto a la calidad de vida de los trabajadores, con la consecuente precarización laboral (Delgado & Martínez, 2015).

De esta manera, dentro de las principales consecuencias que trajo dicha flexibilización laboral se encuentra la inestabilidad laboral, la subcontratación, la informalidad, la reducción de tasas de empleo y por ende aumento del desempleo, la pauperización del trabajador, la eliminación de los sindicatos, la baja de salarios a través de la tercerización, pero aumento en las exigencias de capacidades y profesionalización del empleado, cuyo efecto inmediato es la precarización de las condiciones laborales, porque los derechos adquiridos a través de diversas luchas por parte de la clase obrera se han evaporado bajo la mirada complaciente del Estado, que en pro de favorecer los intereses económicos privados no reguló en la Ley 1 de 1991 de manera eficiente lo concerniente a las contrataciones, dejando a merced de los intermediarios, y Cooperativas de Trabajo Asociado, el futuro laboral de muchos trabajadores.

Por consiguiente, de acuerdo con Delgado y Martínez (2015), aparte de lo anterior, se citan dos hechos sobresalientes que sucedieron con la política pública para la privatización de los puertos: por un lado se permitió la injerencia directa de los

usuarios en las decisiones de las políticas portuarias, usuarios del transporte marítimo con presencia en la Junta directiva de la empresa, implicando con ello la concesión por parte de la autoridad portuaria a entidades privadas, el usufructo de forma subsidiada los puertos del Estado. El segundo hecho fue la modernización, la cual era impostergable, si se quería hacer frente a las exigencias del mercado y las políticas globalizadoras. Esta modernización no solo incluyó tecnología, equipos, instalaciones, sino también construcción de infraestructura vial.

Las reformas al sector portuario tuvieron los siguientes objetivos (Alcázar & Lovatón, 2005):

- a) Posibilitar al sector privado a través de concesiones licitadas, actividades relacionadas con la manipulación de carga, uso de equipos y servicios a los barcos
- b) Promover la participación del sector privado en la actividad portuaria a través de un marco regulador y fiscal
- c) Dar potestad al Estado para controlar los monopolios, crear estrategias competitivas para los servicios portuarios, utilizar adecuadamente los recursos escasos, sin dejar de lado el medio ambiente.
- d) Retener las funciones de regulación y aplicación de tarifas

En consecuencia, la concesión otorgada por el gobierno consistió en permitir la creación de la Sociedad Portuaria para construir, mantener, administrar y prestar servicios portuarios, pagando al Estado una tasa anual, dicho valor se divide entre la nación y el municipio donde se ubique el Puerto.

Por otra parte, en cuestiones de empleabilidad, antes de la liquidación, el puerto de Buenaventura era el principal del país, ocupando el 33,3% de los trabajadores portuarios a nivel nacional, Barranquilla el 20,3%, llegando a ser éstos los trabajadores mejores pagos del país; con lo cual se dio un dinamismo al consumo y por ende a la economía de las regiones, sin embargo, esto no repercutió en el desarrollo del municipio, ya que dichos ingresos no se canalizaron a manera de inversiones a largo plazo para promover dicho desarrollo, lo que se generó fue una cultura de despilfarro, junto con la formación de sindicatos, el exceso de personal,

salarios altos y otros beneficios, llevó a revertir los roles, teniendo más poder de decisión el sindicato que la administración de Colpuertos. De igual forma, a la hora de liquidar la empresa los jubilados superaban el número de trabajadores activos, conduciendo a la insostenibilidad empresarial.

De igual forma, la privatización permitió contar con personal más capacitado, por ejemplo, en el caso de Buenaventura, antes de la liquidación el nivel de profesionales no superaba el 20%, luego de la Ley 1 de 1991, en un 60% el personal directo de la Sociedad Portuaria cuenta con estudios de pregrado y técnico; los contratados por intermediarios, en un 30% tienen profesionalización.

En este orden de ideas y como se mencionó anteriormente, la política pública para la actividad portuaria fue pensada para mejorar la competitividad y fortalecer el comercio exterior como parte importante del desarrollo del país, dicha política tuvo los fines que se presentan en la Figura 1:



Figura 1. Fines de la Política Portuaria

Fuente: Jaramillo (2014)

Sin embargo, dicha política pública, de acuerdo con Jaramillo (2014), presentó algunas deficiencias, entre las cuales se encuentran:

- Las condiciones de reversión soportan prórrogas automáticas que no generan competencia.
- No presenta normatividad, ni incentivos para fortalecer la unidad entre sociedades portuarias que les permita lograr un beneficio común.
- Describe obligaciones contractuales únicamente de inversión, no exige indicadores de estándar de servicios e indicadores de desempeño
- Falta de lineamientos para garantía de la prestación del servicio público eficiente.

- Plazo únicamente de 20 años en las concesiones (p. 12)

4.2.1. Documentos CONPES como política pública portuaria. A pesar de las falencias mencionadas, para conseguir los fines propuestos y fortalecer el sector portuario se expidieron algunos documentos Conpes, los cuales contienen planes de expansión portuaria, con el fin de que el sistema portuario sirva de soporte para la competitividad, dichos documentos fueron:

Documento CONPES 2550 Plan de Expansión Portuaria 1991-1992, Decreto 2147 de 1991: este documento propone clasificar los puertos y zonas portuarias nuevamente, además de un proyecto de inversión con recursos públicos para labores de dragado, rehabilitación y mantenimiento de los canales de acceso, por un lado, y recursos privados para la modernización de la carga y reducción de los costos de transporte. En él se establecen criterios para la adjudicación de concesiones, método de cálculo de contraprestaciones, este documento cree indispensable la liquidación de Colpuertos y la adopción de las Sociedades Portuarias Regionales privadas (Arias & Gómez, 2010).

Documento CONPES 2680 Plan de Expansión Portuaria 1993-1995: propone mejorar la competitividad a través de nuevas tecnologías, protección medioambiental, uso adecuado de playas y minimización de costos portuarios. Establece criterios para determinar la contraprestación con base en elementos como costo de oportunidad del bien público, óptimas dimensiones de facilidades de servicio privado y público, entre otros.

Documento CONPES 2839 Plan de Expansión Portuaria 1996-1997, febrero 28/96. En este documento se hace un reporte sobre el incumplimiento tanto del sector público como el privado en cuanto a las inversiones planteadas en el documento CONPES anterior, además de dejar claro que no existe control en los valores recogidos por la contraprestación. Recalca el deber estatal con las labores

de dragado y obras de infraestructura vial y férrea para facilitar la integración con otros medios de transporte, entre otros.

Documento CONPES 2992 Plan de Expansión Portuaria 1998 – 1999 de Marzo de 1998: En este documento se reitera el poco compromiso que se tiene con la inversión propuesta en planes anteriores. Plantea la necesidad de establecer requisitos mínimos para registro de operadores portuarios, con el enfoque de especializar la prestación del servicio y un plan de acción de trabajo alterno para extrabajadores portuarios. Propone trabajo conjunto interinstitucional para posibilitar la comunicación, coordinación e integración de los diversos organismos en cuestiones portuarias. En este documento también se plantea emitir un boletín estadístico cada dos meses.

Documento CONPES 3149 Plan de Expansión Portuaria 2002 – 2003, de diciembre 201/2001: Insiste en la importancia de la inversión pública para mejorar la eficiencia por medio de obras de infraestructura, dragado, mantenimiento, protección de canales de acceso e integración de transporte multimodal. Hace claridad en la capacidad instalada utilizada era apenas de un 62,4% de la capacidad total disponible; se determina además lineamientos para ordenamiento portuario, enfocado a evitar la proliferación de puertos.

Documento CONPES 3342 Plan de Expansión Portuaria 2005 – 2006, marzo 14/2005: formula plan estratégico que orientan sistema portuario, incluyendo visión, misión, y estrategias. Propone la creación de comisión intersectorial para coordinar y orientar estudio y revisión del esquema portuario, además de apertura de regionales de Superintendencia General de Puertos en las regiones de Turbo, Coveñas, San Andrés y Riohacha. Por otro lado, indica incluir el movimiento de carga en el cálculo de la contraprestación, para que el valor sea variable en el tiempo y dependa del cumplimiento de las obligaciones adquiridas

Documento Conpes 3611 de 2009. Plan de Expansión Portuaria 2009-2011. Establecen lineamientos de política pública para optimizar el funcionamiento del sector portuario, buscando su encuadre con los objetivos nacionales de productividad y competitividad y la política nacional logística.

Documento Conpes 3744 de 2012, Plan de Expansión Portuaria 2012 – 2014: se enfoca en la formulación de estrategias para el mejoramiento de la eficiencia en la prestación de servicios portuarios, basado en cuatro estrategias: 1) fortalecimiento de infraestructura física portuaria; generación de puertos sostenibles e integrados con la red nacional de transporte; fortalecer el modelo de concesión portuaria y para la consolidación de instalaciones portuarias eficientes (Jaramillo, 2014).

De todos estos documentos CONPES, ninguno de ellos tiene una sugerencia o apartado especial para fortalecer las relaciones puerto – comunidad, con el fin de mitigar los impactos negativos de la privatización y estimular el desarrollo de la región. Por lo tanto, se puede inferir que la motivación principal es la obtención de recursos para robustecer la empresa privada a través del comercio exportador – importador.

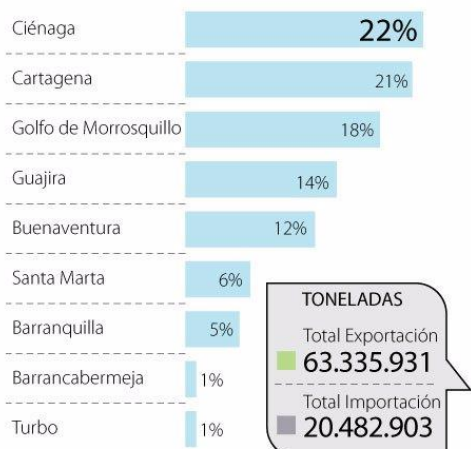
Sin embargo, se puede decir, que de alguna manera el comercio exterior se ha robustecido, a pesar de los problemas que enfrenta de manera particular cada puerto, en cuanto a infraestructura, vías de acceso, dragado, mantenimiento, personal, etc. Evidencia de lo anterior, se observa en la Tabla 1 y la Figura 2.

Tabla 1. Evolución del Tráfico portuario por toneladas Colombia 2010-2016

TRÁFICO PORTUARIO	
Año	Toneladas
2010	143.781.976
2011	168.359.058
2012	176.797.901
2013	17.566.189
2014	185.546.491
2015	198.636.101
2016	201.846.979

Fuente: Superintendencia de Puertos.

ZONAS PORTUARIAS DE COLOMBIA
PARTICIPACIÓN DE LAS ZONAS PORTUARIAS EN EL TRÁFICO PORTUARIO



Fuente: Supertansporte / Gráfico: LR-JG

TONELADAS MOVILIZADAS POR ZONA PORTUARIA (Z.P.)

Primer semestre

Z.P.	Exportación	Importación	Participación (%)
Z.P. Región Caribe	61.208.671	13.455.417	88,8
● Ciénaga	21.700.713	N/A	25,9
● Cartagena	5.570.014	5.192.209	12,8
● G.de Morrosquillo*	16.981.939	320.241	20,6
● Guajira	13.764.910	236.260	16,7
● Barranquilla	1.356.929	3.361.416	5,6
● Santa Marta	1.469.813	4.015.649	6,5
● Turbo	362.325	72.938	0,5
● San Andrés	2.569	48.033	0,1
		*Golfo	0,0
Z.P. Región Pacífico	2.043.756	7.081.739	10,9
● Buenaventura	1.892.208	7.081.739	10,7
● Tumaco	151.548	N/A	0,2
Z.P. Río Magdalena	83.503	154.418	1,0
● Barrancabermeja	73.567	145.708	0,3
● Río Magdalena	9.936	8.701	0,0

Figura 2. Participación de las zonas portuarias en el tráfico portuario

Fuente: Becerra (2019)

Como se puede observar, la mayor participación la tiene la zona portuaria de Ciénaga (Magdalena) con el 22%, seguido de Cartagena 21%, golfo de Morrosquillo 18%, la Guajira, 14%, Buenaventura con el 12%. De igual forma, son las exportaciones los negocios que más se mueven en los puertos de Colombia, concentrando un total de 63.335.931 toneladas frente a 20.482.903 de importaciones. Se puede decir que es en la costa Caribe donde se concentra la actividad de comercio exterior colombiana, ya que en la región Pacífico es mínima. De esta manera, de los 11 puertos existentes en Colombia 8 pertenecen a la región Caribe, 2 a la región pacífico, por lo tanto, el mayor volumen de carga pasa por los puertos de la Región Caribe, que tiene una participación del 88,92% en el total del tráfico portuario.

Sin embargo, de acuerdo con lo expuesto por Arias y Gómez (2010), el enfoque de la política pública portuaria en Colombia es el ordenamiento físico, la identificación de zonas aptas para desarrollo de la actividad, nuevas tecnologías y modernizar la

infraestructura y equipos, reducir los costos e integrar con los demás modos de transporte.

En esta política el Estado no ha podido tomar medidas adecuadas para llevar un control efectivo sobre la obligación adquirida por los concesionarios de hacer inversiones pertinentes, presentándose incumplimiento tanto en las inversiones como en el recaudo y manejo de la contraprestación. Todavía hay deficiencia en la infraestructura y modernización como para decir que se puede hacer frente en igualdad de condiciones con mercados globales, por lo que se infiere que lo logrado hasta el momento no lleva a los niveles de competitividad requeridos, además de la ineficiencia estatal en el control y supervisión a la actividad portuaria. Además, en enunciación de la política portuaria en Colombia, el papel de los puertos como dinamizadores del desarrollo social y económico, y creadores de oportunidades para las zonas donde están ubicados es muy frágil, ya que generalmente, las ciudades – puertos se encuentran en departamentos que tienen una fuerte contribución al PIB nacional, pero este hecho contrasta con los índices de pobreza de dichas regiones, revelados en los altos niveles de necesidades básicas insatisfechas de sus habitantes (Arias & Gómez, 2010).

4.3. DESARROLLO QUE LA CORTE CONSTITUCIONAL HA HECHO SOBRE LOS PUERTOS DE COLOMBIA, SU CONCESIÓN Y RESPECTIVA PRIVATIZACIÓN.

Sentencia C-013 de 1993 Magistrado Ponente Eduardo Cifuentes Muñoz.

Esta es una sentencia en la cual se demanda la constitucionalidad de la Ley 01 de 1991 por vicios en su formación además de los Decretos 035, 036 y 037 de 1992, expedidos según las facultades del artículo 37 de la ley mencionada.

El demandante consideró que la ley era inexecutable totalmente, que la ley no fue debatida en las cuatro oportunidades previstas constitucionalmente, ni fue debatida y aprobada en plenaria de Cámara y Senado de manera correcta, según lo dispuesto en el artículo 157 C.P. Manifiesta que en ninguna de las sesiones públicas en donde se aprobó la ley 1ª de 1991 se leyeron los artículos del proyecto, ni su título, tampoco de aprobaron los bloques parciales de artículos, sino que dicho articulado se aprobó en un solo bloque (Colombia, Sent. C-013, 1993).

En respuesta la Corte señaló como errada la consideración del demandante con relación a que todo proyecto de ley para ser aprobado necesita que su articulado sea leído de forma pormenorizada, ya que esto únicamente sucede si es solicitado por alguno de los miembros de la Corporación; además tampoco se necesita la votación de artículo por artículo, citando la Ley 7ª de 1945 en su artículo 1, además del artículo 302 del Reglamento del Senado, por tanto considera que la ley 01 de 1991 se autorizó legalmente; por lo tanto, la Corte reafirma y declara la constitucionalidad de dicha ley (Colombia, Sent. C-013, 1993).

Sentencia C-474/94 Magistrado Ponente: Dr. Eduardo Cifuentes Muñoz; de octubre 27 de 1994

En esta sentencia se demanda la inconstitucionalidad de los artículos 5 (parcial), 6, 9, 10, 11, 12, 13, 17, 31, 33, 35, 36 y 38 de Ley 01 de 1991 "Por el cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras normas".

El demandante considera que en la liquidación de activos y adjudicación de contratos de concesión portuaria, el Estado debió haber establecido condiciones especiales para favorecer las empresas solidarias y de trabajadores, de acuerdo con lo dispuestos en el artículo 60 de la constitución. Por este motivo, asegura que las normas demandadas no cumplieron dicho mandato constitucional cuando la nación vendió activos originados en la liquidación de Colpuertos y en el contrato de concesión portuaria; razón por la cual se viola lo preceptuado en los artículos 1, 2, 3, 33, 58 entre otros que son fundamentales del Estado social de derecho.

Ante lo anterior, la Corte no encontró procedente dicha demanda, ya que considera que se desvirtúa el sentido del segundo inciso del artículo 60 de la Constitución, al pretenderse que cada vez que el Estado quiera vender un bien de su propiedad tenga que ofrecerlo a trabajadores u organizaciones solidarias de manera previa.

Añade que

La oferta especial se justifica y se muestra como factor dinámico de cambio del actual statu quo económico, propósito del Constituyente, únicamente cuando ella recae sobre las participaciones del Estado en las empresas (Colombia Sent C-474, 1994).

Consideró que los motivos expuestos en la demanda no llevan a declarar inconstitucionalidad de dichas normas, ya que éstas no violan la Constitución, al contrario, algunos artículos de la misma dan fundamento a la ley señalada.

De igual forma, tanto la constitución anterior como la de 1991 en su artículo 160-7 dan autoridad al Congreso para eliminar entidades descentralizadas, es potestad del gobierno vender o liquidar empresas monopolistas estatales y darla a terceros para

que desarrollen su actividad cuando éstas no están siendo eficientes en los términos de ley (art. 336 C.P.) lo que efectivamente ocurrió con Colpuertos tal como lo señala la Ley 1 de 1991, señalando que el Estado actuando en sujeción a la Constitución asumió pasivos y pagó indemnizaciones para proteger sus trabajadores cesantes.

Por lo anterior, la Corte en la Sentencia citada declaró exequibles los artículos demandados, y se apegó a lo resuelto en las Sentencias C-013 de 1993, sobre la constitucionalidad de la ley 01 de 1991 en cuanto aspecto formal, a la C-071 de 1994 en cuanto a exequibilidad parcial de los artículos 10 y 12 de la misma ley.

Sentencia No. C-526/94 Magistrado Ponente Antonio Barrera Carbonell.

En esta sentencia se demanda la inconstitucionalidad del artículo 9 (parcial) y 15 (parcial) de la Ley 1ª de 1991.

El demandante argumenta que las normas acusadas desconocen lo preceptuado en los artículos 8, 58, 79 y 80 de la constitución, debido a que los artículos 8 y 58 no contribuyen a que se cumpla con el mandato constitucional de proteger las riquezas naturales y culturales del país, teniendo en cuenta que un estudio de impacto ambiental se lleva a cabo para prever, prevenir y mitigar los posibles impactos que se puedan presentar al ejecutar alguna obra o actividad y las normas demandadas únicamente exigen presentar estudios preliminares sobre el impacto ambiental del puerto a construir, estudios detallados cuando se apruebe la concesión y la adopción de medidas de preservación impuestas, por lo tanto, luego de que se perfeccione el contrato de concesión no hay necesidad de permiso adicional por parte de las autoridades para que el puerto funcione.

Por lo tanto, el demandante sostiene que el estudio de impacto ambiental no se puede cumplir con el solo hecho de presentar estudios preliminares, puesto que el estudio definitivo es obligatorio solo cuando se otorga la concesión, por consiguiente, dicho requisito no da garantía de preservación y conservación del

medio ambiente; de igual forma, la autoridad ambiental no puede ejercer el control respectivo (Colombia. Sent C-526, 1994).

En cuanto a los artículos 79 y 80, si de acuerdo con el artículo 15 no se exige permiso o licencia adicional a la concesión, las autoridades ambientales no pueden vigilar y cuidar los recursos naturales o controlar la contaminación, como lo exigen dichos permisos y licencias ambientales para usar los recursos naturales, atentando contra el derecho a gozar de un medio ambiente sano y ponen en riesgo la salud y la vida de las personas, además de no garantizar a la comunidad su participación en decisiones sobre el tema ambiental que se toman en materia de concesiones portuarias.

La Corte Constitucional al analizar el caso, teniendo en cuenta la Ley 99 de 1993, concluye que la normatividad acusada, es decir, el inciso 9.5 del artículo 9 de la ley 1 de 1991, no es compatible con las disposiciones de la ley mencionada, por tanto se encuentra derogado, según lo decidió la Sentencia C-474 de 1994. De igual manera se expresa la corte respecto del demandado artículo 15, al respecto manifiesta

...porque el aparte de la norma que dice que una vez en firme -quiso decir perfeccionado- el contrato que otorga una concesión "no será necesario permiso de funcionamiento ni acto adicional alguno de la autoridad administrativa del orden nacional", se encuentra en abierta contradicción con las normas posteriores de la ley 99 de 1993, que atribuyen competencia tanto al Ministerio del Ambiente como a las Corporaciones Autónomas Regionales para regular, intervenir y controlar, sin limitación alguna aunque razonablemente, las acciones de los sujetos públicos y privados con el fin de asegurar a todas las personas el goce de un ambiente sano y la utilización racional de los recursos naturales renovables, prevenir, mitigar y controlar el deterioro del ambiente y de dichos recursos y contribuir a su restauración

(arts. 1, 2, 3, 4, 5, 7, 23, 31 y 42 a 52 de la ley 99 de 1993) (Colombia. Sent C-526, 1994).

Por lo anterior, la Corte ordena atenerse a lo resuelto en la Sentencia C-474 de 1994 y declararse inhibida para fallar sobre lo atinente al artículo 15, debido a que actualmente se carece del objeto sobre el que la Corte debe pronunciarse, al encontrarse derogado por la Sentencia C-474/94

Sentencia C-068 de febrero 100 de 2009. Magistrado Ponente Mauricio González Cuervo

En esta Sentencia la Corte hace un análisis sobre demanda de inconstitucionalidad del artículo 8 inciso 1 de la Ley 01 de 1991, en lo atinente al plazo de concesión, donde se estipulaba que el plazo de 20 años podría prorrogarse por períodos sucesivos hasta de 20 años más.

El demandante argumenta que al prorrogarse sucesivamente la concesión por un período superior a veinte años, encubren un proceso de privatización, e indica que según la Sentencia C-474 de 1994 las concesiones no constituyen elemento de una política privatizadora.

Dicha demanda también se instauró contra la excepción de ampliar el término, la corte decidió declarar inexecutable la expresión “períodos sucesivos”. De esta manera, la norma quedó de la siguiente forma:

El plazo de las concesiones será de veinte años por regla general. Las concesiones serán prorrogables hasta 20 años más. Pero excepcionalmente podrá ser mayor, a juicio del Gobierno, si fuere necesario para que en condiciones razonables de operación, las sociedades portuarias recuperen el valor de las inversiones hechas, o para estimularlas a prestar servicio al público en sus puertos (Colombia, Sent. C-068, 2009).

La Corte consideró que no es correcto afirmar que se hace un proceso de privatización bajo el amparo de prórroga de una concesión portuaria, de acuerdo con los requisitos del artículo 5.2. de la ley 1 de 1991, en los cuales se permite la concesión bajo contrato administrativo.

De igual forma, la corte añade que prever la prórroga en el contrato no quiere decir privatizar un sector o apropiarse de bienes públicos utilizados en la prestación, debido a que la entidad del Estado que contrata se reserva siempre la probabilidad de otorgar o no la prórroga, pues la norma que se demanda no consagra ninguna modalidad de prórroga automática (Colombia, Sent. C-068, 2009).

Sentencia C-1025 de septiembre 26 de 2001, Magistrado Ponente Manuel José Cepeda

Se demanda el inciso 5.9 del artículo 5 de la Ley 1ª de 1991, donde se expresa

5.9. Operador portuario. Es la empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria, tales como el cargue y descargue, almacenamiento, practicaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería (Colombia Sent. C-1025, 2001).

El demandante aduce que la ley 1ª tuvo como objetivo la regulación del sector portuario, por tanto su límite es el entorno portuario y en el citado artículo se incluyen actividades que no son propias del entorno que regula y sus alcances se extralimitan a otro sector con otras normatividades, lo que crea incertidumbre en la determinación del verdadero régimen al que se encuentran sujetas actividades determinadas. Con esto se refiere a que la expresión remolque, según el artículo 1429 del código de Comercio y el Decreto Ley 2324 de 1984, aunque es una actividad marítima no es propiamente portuaria, por lo que no debe ser regulada en

el estatuto portuario, en consecuencia los remolcadores deben estar sujetos al control de la Dirección General Marítima (DIMAR)

Ante lo anterior la Corte observa que el demandante supone el principio de unidad de materia a través de un concepto rigurosa, señalando que esta no es el concepto de unidad de materia que prevé la Constitución, ya que el espíritu democrático da libertad a los magistrados para crear normas jurídicas, los cuales deciden lo que debe ser regulado y de qué manera, donde pueden crear conceptos nuevos o redefinir los que existen, atendiendo al juicio de los expertos en el tema, manifiesta que el remolque si tiene una relación directa y clara con la actividad portuaria, lo cual aclara en los siguientes términos

“Es innegable que en las aguas adyacentes a un puerto o terminal marítimo los remolcadores ocupan un lugar importante; estas embarcaciones ayudan a los buques en sus maniobras de atraque y desatraque –más no por ello debe considerarse como una operación portuaria-, entrada y salida de diques, remolques de otras embarcaciones, entrada al canal de acceso o a la dársena de maniobras, entre otras” (Colombia Sent. C-1025, 2001).

Por lo anterior, se resuelve declarar exequible la expresión “remolque”, basado en la que doctrinalmente una norma desconoce el principio de unidad de materia (art. 158 C.P.) únicamente cuando hay una falta absoluta de conexión entre el asunto tratado en dicha norma con el tema que es objeto de la ley en la que se encuentra señalada (Colombia Sent. C-1025, 2001).

Las Sentencias aludidas de la Corte Constitucional tienen su enfoque en la constitucionalidad y exequibilidad de la Ley 1ª de 1991, en todas ellas la Corte ha dejado clara la pertinencia, exequibilidad y legalidad de la privatización de los puertos y la actuación del Estado conforme a la Constitución.

5. CONCLUSIONES

Se ha establecido que el comercio exterior de un país contribuye significativamente al desarrollo del mismo, por lo tanto es sinónimo de riqueza para dicho país, en el caso de Colombia, desde la entrada en vigencia de la apertura de mercados y las políticas globalizadoras se comenzó un proceso de modernización estatal, en la que se apuntó a suprimir aquellos negocios o empresas del Estado que no representaban ingresos de calidad para el país, uno de ellos fue Puertos de Colombia, que fue privatizado y entregado a las empresas privadas para ser administrado a través de una concesión, de la cual resultaba una contraprestación que tenía como fin proveer de recursos al Estado por una parte y a las ciudades donde se asentaba dicha actividad portuaria.

En el desarrollo de lo anterior, para cumplir con las políticas globalizadoras que imponían competir internacionalmente, se tuvo que replantear el mejoramiento y adecuación de la infraestructura vial, de los puertos mismos, capacitación del personal, además de inversión en nueva tecnología para mejorar el servicio; todo ello apuntando a la eficiencia de la actividad portuaria. Sin embargo, el desarrollo alcanzado por el comercio exterior en los Puertos de Colombia, no ha ido a la par con el desarrollo de las ciudades puertos, toda vez que por la evidencia colombiana, los habitantes de dichas ciudades son los que mayores niveles de pobreza y necesidades básicas insatisfechas representan, sobre todo las del Pacífico colombiano como Tumaco y Buenaventura, a pesar de la gran cantidad de dinero que mueven los puertos instalados en éstas, por lo tanto, se puede inferir que en Colombia el impacto económico generado por los puertos del país son positivos únicamente para los inversionistas privados a quienes ahora pertenecen las sociedades portuarias.

Existe una política pública contemplada para la privatización de Puertos de Colombia, que fue a través de la ley 01 de 1991, dicha política se enfocó a la modernización de los puertos, así tratando de alcanzar los objetivos de volverlos

más competitivos se expidieron siete documentos CONPES, cuyo fin fue fortalecer la actividad portuaria, sin embargo, en ninguno de ellos se han tomado medidas o establecido estrategias para minimizar la pobreza y falta de oportunidades de la población aledaña al puerto, o contrarrestar la pauperización laboral causada con la privatización portuaria, que dejó a miles de trabajadores por fuera del mercado laboral, otros a merced de la tercerización, con contratos a través de intermediarios o Cooperativas de Trabajo Asociado, con bajos salarios, exigencia de mayor capacitación y una inestabilidad laboral sistemática, donde ni siquiera se reconocen sus derechos laborales, bajo la complacencia de las entidades del Estado, quien no parece tomar medidas para revertir las consecuencias negativas de dicha privatización, porque a la postre, el interés del Estado se encuentra en generar riquezas y fortalecer la clase empresarial.

Finalmente, se tiene que la Corte Constitucional ha desarrollado algunas sentencias respecto a la Ley 01 de 1991, en las cuales una y otra vez reitera la legalidad, constitucionalidad y exequibilidad de la ley mencionada, únicamente en la Sentencia 013 de 1993, la Corte Constitucional reconoció el menoscabo sufrido por los trabajadores al ser vulnerados sus derechos laborales adquiridos mediante años de lucha a través de convenciones colectivas, a pesar de ello, la situación laboral no cambió, sino que a lo largo de estos años se ha deteriorado aún más.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alcázar, L., & Lovatón, R. (2005). *Evaluación de la concesión del puerto de Matarani ¿Quién ganó y quién perdió?* (D. d. Lima: Grupo de Análisis para el Desarrollo - GRADE, Editor)
- Arias, J. A., & Gómez, R. (2010). *Desarrollo de las concesiones portuarias en Colombia -- Sociedades Portuarias Regionales*. (C. G. Nación, Ed.)
Obtenido de
<https://www.contraloria.gov.co/documents/20181/465015/Estudio+de+Puertos.pdf/dd6a1c51-4db4-4947-bf70-14815726e6a8?version=1.0>
- Asociación Latinoamericana de Integración (2006). Diagnóstico sobre el actual marco normativo y operativo aplicable en la región en materia de facilitación aduanera: perspectivas de la facilitación aduanera en los países miembros de la ALADI, un escenario posible (período 2007-2010). Disponible en Línea: http://www.aladi.org/nsfaladi/estudios.nsf/vpublicanteriorweb/1200396802F107F5032573010_0602DE2
- Barreto, J. (2008). Derecho Constitucional. Escuela Superior de Administración Pública (ESAP). Bogotá, Págs. 624. Disponible en Línea: <http://www.esap.edu.co/portal/wp-content/uploads/2017/10/3-Derecho-Constitucional.pdf>
- Becerra, L. L. (octubre 7, 2019). El dragado, entre los problemas que enfrenta actualmente el puerto de Buenaventura. En: Diario La República. Obtenido de: <https://www.larepublica.co/economia/el-dragado-entre-los-problemas-que-enfrenta-actualmente-el-puerto-de-buenaventura-2917457>
- Bobadilla, J. D., & Vanegas, A. (2018). *La importancia de los puertos dentro de la economía en Colombia y sus países fronterizos*. (P. Grancolombiano, Editor) Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6540499.pdf>
- Burkhalter, L. (1999). *Privatización portuaria: bases, alternativas y consecuencias*. Obtenido de Naciones Unidas Comisión Económica para América Latina y El Caribe:

https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/2205/1/S9910045_es.pdf

Cárdenas, H. M. (22 de Abril de 2018). ¿Por qué los últimos cuatro alcaldes de Buenaventura terminaron en la cárcel? *Diario El País*. Obtenido de <https://bit.ly/2EJLtWU>

Castro, O., Soler, E. D., Umaña, R. S., & Yepes, C. (2017). Infraestructura portuaria en Colombia: asimetrías entre el puerto de Buenaventura y el puerto de Cartagena para el año 2015. *Universidad & Empresa*, 19(32), 87-106. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5675156>

CEPAL. (s.f.). *El Caribe colombiano frente a los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM)*. Obtenido de https://www.cepal.org/MDG/noticias/paginas/6/44336/LINEA_DE_BASE_ODM_CARIBE.pdf

Colombia Sent C-474. (27 de octubre de 1994). *Magistrado Ponente Eduardo Cifuentes Muñoz*.

Colombia Sent. C-1025. (26 de septiembre de 2001). *Magistrado Ponente Manuel José Cepeda*.

Colombia, Sent. C-013. (1993). *Magistrado Ponente Eduardo Cifuentes Muñoz*.

Colombia, Sent. C-068. (10 de febrero de 2009). *Magistrado Ponente Mauricio González Cuervo*.

Colombia. Sent C-526. (1994). *Magistrado Ponente Antonio Barrera Carbonell*.

Contraloría General de la República. (2018). Sector Infraestructura Física y Telecomunicaciones. Comercio Exterior y Desarrollo Regional. Desarrollo de las concesiones portuarias en Colombia –Sociedades Portuarias Regionales Bogotá. Págs. 83. Disponible en Línea: <https://www.contraloria.gov.co/documents/20181/465015/Estudio+de+Puerto+s.pdf/dd6a1c51-4db4-4947-bf70-14815726e6a8?version=1.0>

- Delgado, W., & Martínez, A. M. (2015). Privatización portuaria en Colombia: modos de gestión y relaciones público privadas. *Revista de Administración Pública*, 46, 53-91. Obtenido de <https://core.ac.uk/download/pdf/268239912.pdf>
- Delgado, W., & Martínez A. M. (2011). *El puerto de Buenaventura: ¿un caso de desarrollo regional?* II Encuentro sobre Política Pública Portuaria: Buenaventura Ciudad – Puerto: un reto para el desarrollo competitivo del Pacífico colombiano, Santiago de Cali, 28 y 29 de abril.
- Esguerra, A. (2018) Derecho Marítimo y Derecho Portuario. Disponible en Línea: <https://www.esguerra.com/derecho-maritimo-y-portuario/>
- Gaviria, C. (2017). *El día en que se privatizaron los puertos*. Revista Semana. Colombia. Disponible en Línea: <https://www.semana.com/contenidos-editoriales/portico-la-bahia-es-el-futuro/articulo/cesar-gaviria-cuenta-como-fue-el-sistema-de-concesiones-portuarias/546517>
- Guerra, F. (5 de junio de 2017). *Buenaventura: un puerto opulento, una ciudad empobrecida*. (R. Pública, Editor) Obtenido de <https://razonpublica.com/buenaventura-un-puerto-opulento-una-ciudad-empobrecida/>
- Henao, G. A., & Henao, J. A. (4 de noviembre de 2009). Desarrollo y transformación de los puertos en Colombia. Un enfoque desde las competencias laborales. (U. S. Bolívar, Ed.) *Revista Educación y Humanismo*(17), 97-105. Obtenido de <http://revistas.unisimon.edu.co/index.php/educacion/article/view/2120/2012>
- Izam, M. (2001). *Facilitación del comercio: un concepto urgente para un tema recurrente*. Santiago de Chile. Serie de Comercio Internacional CEPAL. Disponible en Línea: <http://www.cepal.org/es/publicaciones/4360-facilitacion-del-comercio-un-concepto-urgente-para-un-tema-recurrente>.

- Jaramillo, J. (24 de noviembre de 2014). *Políticas públicas portuarias de cara a los desafíos globales*. Obtenido de http://www.oas.org/CIP/docs%5CPresentaciones%20Politicasy20Publicas%20Uruguay%5CColombia_Isaza_Desafios.pdf
- Jiménez, N., & Delgado, W. (julio-diciembre de 2008). La política pública de privatización del sector portuario y su impacto en la organización del trabajo en el puerto de Buenaventura. *Pensamiento & Gestión*(25). Obtenido de http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1657-62762008000200010
- Lora, L.A.; Angel, R.C. & Durán, P.A. (2015) *Una mirada hacia el sector marítimo, portuario y aduanero*. XIII Simposio Internacional Marítimo, Portuario y Aduanero 2015. Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla” y Federación Colombiana de Agentes Logísticos (FITAC). Cartagena de Indias P.90. Disponible en Línea: <http://www.fitac.net/documents/Libro.pdf>
- Lizarazo, K. J., & Domínguez, S. I. (2018). *Análisis cualitativo del puerto y el municipio de Buenaventura desde la perspectiva del valor compartido: la miseria en medio de la opulencia*. (U. C. Colombia, Editor) Obtenido de https://repository.ucc.edu.co/bitstream/20.500.12494/11344/1/2018_buenaventura_valor_compartido.pdf
- Marulanda, S. (2018). *¿Están preparados los puertos colombianos para ser los gigantes logísticos de la región?* Revista Logística. Cámara Colombiana de la Infraestructura. Colombia, diciembre de 2018. Cámara Colombiana de la Infraestructura. Disponible en Línea: <https://revistadelogistica.com/logistica/estan-preparados-los-puertos-colombianos-para-ser-los-gigantes-logisticos-de-la-region/#>
- Müller, J. M. (2004). El impacto de la apertura económica sobre el sistema de transporte y desarrollo regional en Colombia. (U. d. Rosario, Ed.) *Territorios*(11), 145-172. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/357/35701108.pdf>

- Navarrete, R. (2 de noviembre de 2004). Ciudades Puerto, lugares de oportunidades. *Periódico El Tiempo*. Obtenido de <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-3799622>
- Ortiz, O. (22 de enero de 2018). *El SOS en Tumaco*. (U. digital, Editor, & U. Nacional, Productor) Obtenido de <https://unperiodico.unal.edu.co/pages/blog/detail/el-sos-en-tumaco/>
- Redacción logística. (Diciembre de 2017). *Buenaventura, un puerto sin rumbo*. Obtenido de Revista Logistic: <https://revistadelogistica.com/informes-especiales/buenaventura-un-puerto-sin-rumbo/>
- Revista Semana. (8 de octubre de 1990). *El Puerto está quebrado: Colpuertos, la empresa más ineficiente del País, se enfrenta a la hora de la verdad*. Recuperado de <http://www.semana.com/economía/articulo/el-puerto-esta-quebrado/13972-3>
- Ruiz, J. S. (2012). Calidad en la gestión pública: del azar a la necesidad. *Revista del CLAD Reforma y Democracia*(54), 63-94. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/3575/357533686003.pdf>
- Salazar, M. Competitividad de los puertos en Colombia. Universidad Tecnológica de Bolívar. Cartagena, 2013. Págs. 31. Disponible en Línea: <https://biblioteca.utb.edu.co/notas/tesis/0064479.pdf>
- Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. (SPRBUN). (2009). *Retos estratégicos del Puerto de Buenaventura y de la cadena logística del transporte*. Presentación en Power Point facilitada por la empresa en visita realizada el 17 de junio de 2009 en Buenaventura, Colombia.
- Solano Gómez, R., & Fontalvo de Zapata, N. (2000). Estudio sobre Reestructuración Portuaria: Impacto Social Puerto de Buenaventura (Colombia). Organización Internacional del Trabajo, Programa de Actividades Sectoriales, División de Industrias Marítimas.

Viloria, J. (noviembre de 2006). Ciudades portuarias del Caribe colombiano: propuestas para competir en una economía globalizada. *Banco de la República*(80).

Viloria, J. (2010). Los puertos marítimos de Colombia en la década de los noventa. Banco de la República Sucursal Cartagena. Colombia, 2010.
Disponible en Línea:
<http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/puertos-maritimos.pdf>