

La política pública de privatización del sector portuario y su impacto en la organización del trabajo en el puerto de Buenaventura*

Nayibe Jiménez Pérez
nayibejimenez@gmail.com

Historiadora de la Universidad del Valle. Investigadora del grupo “Gestión y Políticas Públicas”, Facultad de Ciencias de la Administración, Universidad del Valle, y de la Corporación Observatorio Sismológico del Suroccidente.

Wilson Delgado Moreno
delgado411@gmail.com

Administrador de Empresas de la Universidad del Valle. Investigador del grupo “Gestión y Políticas Públicas”, Facultad de Ciencias de la Administración, y docente hora cátedra, Universidad del Valle.

Correspondencia: Universidad del Valle, Ciudad Universitaria, Calle 13 N° 100-00, Cali (Colombia).

* Este artículo es un producto de la línea de Investigación “Política Pública Portuaria y Comercio Exterior” del grupo de investigación “Gestión y Políticas Públicas”, categoría A Colciencias. Una primera versión fue presentada como ponencia en el “Encuentro Internacional de Administración 2007. Perspectivas y Desafíos de la Investigación en Administración ante los retos del siglo XXI”. ASCOLFA y Universidad del Valle, Facultad de Ciencias de la Administración. Santiago de Cali, noviembre de 2007.

Resumen

Con la Ley 01 de 1991 se estableció un 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. El nuevo modelo de gestión del sector portuario, fundamentado en los supuestos de eficiencia y eficacia, característicos de la racionalidad del sector privado, se implementó con el fin de incrementar la competitividad del sector portuario y la economía colombiana. Uno de los supuestos básicos del modelo neoliberal es la flexibilización del mercado de trabajo, reglamentado en Colombia con la Ley 50 de 1990 y sus posteriores reformas, buscando reducir costos de producción y generar empleo. Sin embargo, con la privatización se modernizó el puerto y se redujo la demanda de mano de obra no calificada, utilizada intensivamente en la actividad portuaria antes de su privatización. Este artículo busca indagar acerca del impacto de la política de privatización portuaria en la organización del trabajo en el puerto de Buenaventura, teniendo en cuenta que Colpuertos fue la principal fuente de empleo en la ciudad hasta su liquidación. En la actualidad, el municipio presenta altos índices de desempleo, pobreza, marginalidad, violencia, etc., lo cual responde a un proceso histórico de exclusión, agravado con el proceso de privatización y el escalonamiento del conflicto armado, que ha convertido el municipio en un escenario estratégico de disputa territorial para las diferentes actividades ilegales.

Palabras claves: Política pública, sector portuario, privatización, flexibilización laboral, Colpuertos, Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura (SPRB).



Abstract

With Law 01 of 1991 a new regulatory framework was established. Through it Colpuertos' liquidation was decreed and were defined conditions to modernize the port sector and its functioning by Regional Port Societies and port operators. The new management model based on efficacy and efficiency underlying private sector rationality, was implemented in order to increase the port sector competitiveness and the Colombian economy. One of the neo liberal basic underlying concepts is the labor market flexibilization regulated in Colombia by Law 50 of 1990 and its posterior reforms looking for production cost reduction and employment generation. However with the privatization process the port sector was modernized and the demand

of non qualified hand labor was reduced, utilized intensively in the port activity before its privatization. This article tries to investigate the port privatization political impact on work organization in Buenaventura's Port considering that Colpuertos was the main employment source in the city until its liquidation. Currently, Buenaventura presents high index of employment, unemployment, poverty, marginality, violence, increase of the arm conflict that has converted the city into a strategic scenario of territorial dispute for different illegal activities.

Key words: Public policies, port sector, privatization, labor flexibilization, Colpuertos, Regional Port Society of Buenaventura (RPSB).

INTRODUCCIÓN

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 este contexto, este artículo busca indagar acerca del impacto de esta política pública de privatización del sector portuario en la organización del trabajo del puerto de Buenaventura, teniendo en cuenta que uno de los supuestos básicos del modelo económico neoliberal es la flexibilización del mercado laboral para reducir los costos de producción y generar empleo (Dombois y Pries, 2000). La evidencia empírica ha demostrado que este supuesto de la teoría económica no se cumple y, por el contrario, lo que ha ocurrido es 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.

El nuevo modelo de gestión del sector portuario, fundamentado en los supuestos de eficiencia y eficacia –característicos de la racionalidad del capital privado– generó un nuevo tipo de contratación laboral, acorde con el proceso de modernización de los puertos que buscaba un mejoramiento

en la competitividad del sector y la economía colombiana. El impacto de la modernización tecnológica y organizacional del puerto de Buenaventura se analiza en dos aspectos: la desarticulación de la organización sindical de Colpuertos, conformada por los sindicatos de los diferentes puertos marítimos, y algunas consecuencias sociales de las nuevas formas de contratación laboral. Para ello se utilizaron fuentes primarias, tales como documentos institucionales, información hemerográfica y entrevistas semiestructuradas, así como análisis textual de fuentes secundarias.

1. APROXIMACIONES CONCEPTUALES: PRIVATIZACIÓN Y FLEXIBILIZACIÓN LABORAL. PREMISAS FUNDAMENTALES DEL NEOLIBERALISMO

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.

Estos cambios en la función del Estado y en el diseño de la política económica y fiscal se fundamentan en autores (Nozick, Rawls) que reivindican los principios del pensamiento liberal como centro del debate filosófico en la teoría política contemporánea. De igual manera, se correlaciona con la teoría económica ortodoxa (F. von Hayek, M. Friedman y otros), que se caracteriza, entre otras cosas, por la separación entre la política y la economía, lo cual se sustenta en el principio de que los mercados *per se* se autorregulan. Estos enfoques teóricos se materializan en el llamado “Consenso de Washington” o conjunto de políticas públicas transnacionales acordadas entre los organismos internacionales de crédito (FMI, BID, BM, etc.) y la tecnocracia política norteamericana con el objetivo de superar los problemas que las economías emergentes, y algunas desarrolladas, enfrentaban en la década de 1980 (deficiente crecimiento económico, incremento acelerado

del déficit fiscal, procesos hiperinflacionarios y desempleo estructural). Los Programas de Ajuste Estructural, impuestos a los gobiernos, fueron el mecanismo por medio del cual se implementó los 10 puntos del Acuerdo, que conforman el núcleo central del modelo económico neoliberal. Estos puntos son: 1) disciplina fiscal, 2) reorientación del gasto público, 3) reforma tributaria, 4) liberalización financiera, 5) tasa de cambio unificada y competitiva, 6) liberalización comercial, 7) eliminación de barreras a la inversión extranjera, 8) privatización de empresas públicas, 9) promoción de la competencia; y 10) protección de derechos de propiedad (Medellín Torres, 2002).

En la actual fase de la globalización, este conjunto de políticas económicas tiende a ser hegemónico, y evidencia asimetrías de poder entre los países altamente industrializados y los denominados en vías de desarrollo, o entre el Norte y el Sur. En este texto nos enfocaremos en dos premisas fundamentales del “Consenso de Washington” o políticas neoliberales, como son la noción de privatización de empresas públicas y la flexibilización del mercado laboral. La implementación de las políticas neoliberales implicó un nuevo proceso de modernización del Estado en el que se asume un modelo de gestión de las organizaciones públicas fundamentado en los principios de eficiencia y eficacia, propios de la racionalidad productiva instrumental del sector privado¹. En este modelo de gestión (Nuevo Management Público) la financiación y prestación de bienes y servicios públicos son asumidas parcialmente por actores públicos no gubernamentales, mediante procesos de privatización, subcontratación, autogestión, descentralización y deslocalización del capital.

De acuerdo con Vergés (2003), la *privatización* se puede entender como el traspaso del control de una actividad económica del sector público al sector privado. El autor plantea que pueden existir diferentes formas de

¹ La nueva corporeidad del Estado debe estar definida por la misión, razón y práctica “empresarial” de las relaciones entre la sociedad y el Estado. Es la tendencia que procura la simplicidad de las estructuras, procedimientos y autonomía de las unidades operativas. Flexibilidad y autonomía se constituyen en los ejes de una acción pública selectiva, eficaz y eficiente. La difusión de principios tales como costo-beneficio, calidad de la prestación del servicio, información al cliente y el concepto global de servicio, buscan reconvertir las estructuras y organizaciones estatales en empresas públicas, a sus gobernantes en gerentes y a sus usuarios en clientes (Medellín, 1994: p. 85).

privatización, tales como: a) Venta de una empresa pública a un solo comprador, el cual puede ser un conjunto de trabajadores de la propia empresa. b) Venta de un porcentaje de las acciones de una empresa, manteniendo el control mediante la mayoría accionaria. c) Venta de activos de una empresa pública (terrenos, edificios, concesiones, plantas de producción, etc.) sin venderla formalmente. d) Subcontratar la prestación de bienes y servicios con el sector privado o el tercer sector, manteniendo la financiación pública. De acuerdo con Vergés, existen otros casos de interrelación entre lo público y lo privado, los cuales no son considerados propiamente como privatizaciones, pero sí pueden ser catalogados como parte de la tendencia de mercantilización de lo público², donde los bienes y servicios son provistos a través de la lógica del mercado, es decir, mediante el mecanismo de los precios (Varela, 2005)³.

Esta tendencia ha implicado no sólo la mercantilización del trabajo productivo sino, desde una perspectiva marxista, de aquellas actividades que hacían parte del trabajo improductivo y que, por tanto, no debían ser consideradas mercancías porque no generan plusvalía, tales como el cuidado de los hijos, la lúdica y la recreación, etc. En este proceso de privatización y de mercantilización de lo público, el modelo de gestión adoptado en este sector es el Nuevo Management Público, que se fundamenta en la aplicación de principios de eficiencia, eficacia y rentabilidad. Estos se condensan en un conjunto de postulados, tales como: el énfasis en la calidad de los servicios; el liderazgo y la toma de decisiones compartidas que incluyen a los empleados y clientes mediante mecanismos como la rendición de cuentas;

² Estos casos son: a) Asumir modelos de gestión característicos del sector privado que se fundamentan en criterios de eficiencia y eficacia. b) Subcontratar la prestación de bienes y servicios con empresas públicas, abiertas al mercado. c) Segmentar económicamente una actividad o un servicio interno de la administración pública, transformándolo jurídicamente en una empresa pública de ámbito de actuación cerrado. d) Reducir o eliminar subsidios para la provisión y prestación de bienes y servicios públicos (Vergés, 2003:2-3). Este último caso se podría asumir como una forma de privatización gradual, ya que las organizaciones públicas en la medida en que les son reducidos o eliminados los subsidios deben recurrir a la autofinanciación.

³ Santiago González-Varas (2001) propone otras tipologías de privatización, tales como: a) privatización material, referida a la transferencia total o parcial de la propiedad de empresas, participaciones en el capital de sociedades, acciones o unidades de negocio (...) cuando la misma suponga para el sector público la pérdida de influencia decisiva en la empresa. b) privatización formal, que no es una auténtica privatización [ya que] la actividad la sigue realizando el poder público, aunque deja de regularse por el derecho público para pasar a regularse por el derecho

la implementación de estructuras organizacionales flexibles que permitan una rápida adaptación a los cambios del entorno; la autosuficiencia financiera y la búsqueda de la competitividad en el mercado (*op. cit.*)⁴.

Como se mencionó anteriormente, la globalización neoliberal requirió la transformación del Estado, que cedió su monopolio sobre diversas actividades de la vida social y económica a la racionalidad del mercado. En este sentido, el modelo postula la flexibilización de los mercados (capitales, bienes y laboral) como una de sus premisas fundamentales, implementada mediante la modificación del marco jurídico e institucional o modernización del Estado. Organismos internacionales como la OIT definen la flexibilidad del mercado laboral como la capacidad de éste de adaptarse a las circunstancias económicas, sociales y tecnológicas (OIT, 1986, citado por Guevara, 2003:4), mientras que la OCDE la define como un ajuste de todos los costos reales de la mano de obra a las variaciones de las condiciones económicas (OCDE, 1986, *op. cit.*).

Ahora bien, como lo menciona Palomeque (2004), citando a Boltanski y Chiapello (2002), esta flexibilidad se expresa en dos niveles. En primer lugar, a nivel intraorganizacional demanda un trabajador polivalente y multiespecializado que le permita a la empresa responder eficientemente a los cambios en la demanda y estructura de gusto de los consumidores en el mercado. En este sentido, bajo la lógica del posfordismo, ya no se demandan trabajadores para un puesto de trabajo sino para una situación de trabajo que implique polivalencia (Tolffer, 1998). A nivel externo, la flexibilización se expresa en la subcontratación de mano de obra, que en

privado. c) privatización funcional, que implica el paso de una concepción pública y social propia de un régimen de servicio público a una concepción privada propia de un sistema de mercado. La función social de las empresas públicas se sigue asumiendo a través de una lógica de financiación presupuestaria estatal para aquellos sectores no rentables o deficitarios, por lo que es fundamental diferenciar las zonas de mercado y no mercado, con el fin de que el modelo de gestión permita continuar el cumplimiento de la función social de la empresa. d) concesión de la gestión de un bien o servicio público. e) Privatización indirecta mediante la colaboración de particulares en el ejercicio de funciones públicas.

⁴ En la actual fase de la globalización neoliberal, el mercado es la institución que regula la vida social y económica. En este sentido, su racionalidad ha subsumido a la política bajo un modelo en el que la gestión de lo público es liderada cada vez más por una élite tecnocrática, que toma decisiones legitimadas en el conocimiento científico, lo cual no implica que sean las mejores decisiones en términos de la ética, la equidad y la justicia. De acuerdo con Pedro

la mayoría de los casos tiene bajos niveles de calificación. En las grandes empresas, esta subcontratación está enfocada a bienes y servicios que son producidos en serie, lo cual evidencia que en el capitalismo contemporáneo las organizaciones implementan los modelos de producción fordista y posfordista, a través de una lógica de la deslocalización del capital. Ahora bien, estas definiciones parten del supuesto de que los procesos de globalización son naturales e inevitables y que la única opción que tienen los estados y los ciudadanos es adaptarse a esta dinámica o, en su defecto, asumir comportamientos isomórficos (Coercitivo - o Mimético), negando de paso cualquier proceso consciente de transformación social.

Las políticas neoliberales se empezaron a implementar en Colombia bajo la administración del ex presidente Virgilio Barco Vargas (1986 - 1990), y se acentuaron con los desarrollos jurídico-políticos consignados en la Constitución Política de Colombia de 1991. Con esta carta constitucional se definieron las directrices de un nuevo modelo de desarrollo, fundamentado en los principios filosóficos y políticos del Estado Social de Derecho y, de manera paralela y aparentemente contradictoria, se asumió un modelo económico neoliberal que propugna la reducción del tamaño del Estado, tal como se planteó anteriormente. Este proceso de modernización se implementó mediante diversas políticas públicas sectoriales expresadas en las siguientes leyes, diseñadas algunas de éstas antes de la Constitución de 1991:

La Ley Marco del Comercio Exterior (Ley 07 de 1991), cuyo principal criterio es la exportación como motor del crecimiento económico para potencializar la internacionalización de la economía colombiana; la Reforma Laboral (Ley 50 de 1990 y 789 del 2002), que buscaba flexibilizar el régimen laboral para incentivar la inversión privada, la competitividad

Medellín “[...] los tecnócratas dejan entrever una primera señal de fracaso. Quizá sea el acoso del virus del supertecnicismo que parafraseando al profesor Harberger “pretende modelar el mundo real, mientras que de hecho sólo conjura un mundo de sueños, en donde las soluciones que se ofrecen no resuelven los problemas, porque las políticas que prometen beneficios terminan por generar pérdidas [...] Así como los tiranos invocan “la razón de Estado” para ejercer su tiranía y oprimir a los gobernados, las autoridades económicas ejecutan en nombre de la racionalidad económica políticas que generan innecesarias tensiones y conflictos sociales” (Medellín, 1994:89).

⁵ Algunos de los objetivos de la Ley 50 de 1990 son: 1. Flexibilizar el régimen de contratación,

y la generación de empleo⁵; la Reforma Cambiaria (Ley 09 de 1991), que consolida la apertura económica; La Reforma Tributaria (Ley 49 de 1990), que tuvo como objetivos incrementar el ahorro de la economía y el desarrollo del mercado de capitales; la Reforma Financiera (Ley 45 de 1990), con la que se consolidó la reestructuración del sistema financiero y la eliminación de las trabas para la entrada de capitales extranjeros; la Ley Portuaria (Ley 01 de 1991), que le asignó al sector privado la gestión y operación de los terminales marítimos para incrementar la competitividad de la economía nacional (Aguilar, 1991); la Reforma al sector de la salud (Ley 100 de 1993), que reglamentó el Sistema de Seguridad Social Integral; la Ley General de Educación (Ley 115 de 1994); la Ley de Servicios Públicos Domiciliarios (Ley 142 de 1994) y la Ley Eléctrica (Ley 143 de 1994), que definieron un nuevo marco regulatorio para el sector de los servicios públicos domiciliarios en Colombia.

Es importante resaltar que las reformas de estos sectores claves para la implementación de un nuevo modelo económico se diseñaron con anterioridad a la Constitución de 1991, mientras que los sectores sociales como la salud, la educación y los servicios públicos domiciliarios fueron reglamentados después de la expedición de la Carta Política, la cual determinó los lineamientos de las reformas sectoriales. De acuerdo con lo anterior, se puede interpretar que la Constitución fue un instrumento democrático para legitimar las decisiones de política económica que ya se habían tomado.

Por otra parte, de acuerdo con el objetivo de este artículo, de las leyes mencionadas debemos resaltar la de la Reforma Laboral, que flexibilizó el mercado de trabajo con el fin de reducir costos y hacer más competitivas las organizaciones públicas y privadas en un contexto de globalización de la

de despidos y los mecanismos de fijación de salarios, prestaciones sociales y la jornada de trabajo. 2. Terminar con la doble retroactividad existente en los retiros parciales de cesantías y precisar el alcance de la pensión-sanción. 3. Aumentar la protección de la maternidad. La licencia remunerada pagada a las madres trabajadoras lactantes se aumenta de 8 a 12 semanas y se extienden esos beneficios a los padres adoptantes de menores de siete años. Una semana de licencia puede ser cedida al esposo o compañero permanente. 4. Terminar con los incentivos al funcionamiento de las empresas de servicios temporales. 5. Facilitar la creación de nuevos sindicatos. 6. Simplificar y acabar con el carácter paternal de las funciones de las autoridades en materia de conflictos colectivos de trabajo (Reyes, 1991, citado en Guevara, 2003).

economía⁶. La flexibilización se puede medir con los siguientes indicadores, definidos por el Programa Regional del Empleo para América Latina y el Caribe, de la OIT (citado por Guevara (2003) y corroborados con cifras de la CUT, 2005): 1) el incremento anual del sector informal de la economía, que en la actualidad representa el 60% de la actividad del empleo en el país; 2) el crecimiento de las microempresas, las cuales agrupan a más de cuatro de los cerca de ocho millones de trabajadores asalariados. 3) La subcontratación de componentes básicos del proceso productivo por parte de grandes empresas. 4) La reducción de la tasa de empleo del sector público, que en la actualidad asciende a 939 000 trabajadores, de los cuales 464 000 ganan menos de dos salarios mínimos mensuales legales vigentes. En este sentido, la política de flexibilización del mercado laboral ha implicado la desarticulación de las organizaciones sindicales, lo cual ha intensificado la precarización de las condiciones de trabajo en beneficio de intereses gremiales, corporativos y de la acumulación de capital.

El proceso de apertura e internacionalización de la economía colombiana, implementado a partir de la década de 1990, ha generado un proceso de desindustrialización (Ortiz y otros, 2002) que ha intensificado el deterioro de la organización sindical, sumado al diseño de un nuevo tipo de contratación laboral que, mediante contratos de prestación de servicios y de Cooperativas de Trabajo Asociado (CTA), están erosionando ostensiblemente los derechos laborales adquiridos históricamente por la clase trabajadora y generando serios obstáculos a la organización política de los mismos. Esta nueva dinámica del mercado de trabajo hace parte de una tendencia de la globalización neoliberal, en la que se articula eficientemente el capital internacional por medio de la deslocalización de los procesos productivos

⁶ En la actual fase de la globalización se presenta una asimetría entre los mercados de capitales, bienes y fuerza de trabajo, ya que se globaliza el valor de las mercancías provenientes del mercado de capitales y de bienes, mas no el valor de la fuerza de trabajo. En palabras de Amín (2005: 267): [...] “el análisis del capitalismo mundializado obliga a distinguir la ley del valor de la forma específica que representa la ley del valor mundializado. El capitalismo mundial no está gobernado por la ley del valor a secas [...] está regido por la ley del valor mundializado [...] La ley del valor a secas implicaría que las remuneraciones del trabajo fueran iguales por igual productividad en todas partes del mundo. La ley del valor mundializado produce remuneraciones del trabajo desiguales por productividad igual, en tanto que los precios de las mercancías y las remuneraciones del capital tienden a igualarse a escala mundial”.

que realizan las empresas multinacionales, mientras el trabajo se desarticula a través de las reformas laborales que hacen parte sustancial de los procesos de modernización del Estado (Donahue, 1991; Osborne y Gaebler, 1994). Esta dinámica se retroalimenta en Colombia con el predominio de los sindicatos de empresas que fomentan la dispersión sindical, con lo cual disminuye la organización política y el poder de interlocución con el Estado y los gremios de la producción. Según la CUT (2005), existen más de 2500 sindicatos que agrupan 880 000 trabajadores, por tanto, su propuesta es la creación de sindicatos gremiales o sectoriales, tal como lo hace el sector empresarial.

2. LA LIQUIDACIÓN DE COLPUERTOS Y PRIVATIZACIÓN DEL SECTOR PORTUARIO

Entre 1959 y 1993 el Estado colombiano tuvo el monopolio de la gestión del sector portuario mediante la empresa Puertos de Colombia – Colpuertos–, la cual estaba conformada por los principales terminales marítimos del país: Barranquilla, Cartagena y Santa Marta en la costa Caribe, y Buenaventura y Tumaco en la Costa Pacífica. Con Colpuertos, el Estado logró centralizar la administración del sector portuario en el marco del modelo de desarrollo de Sustitución de Importaciones y asumió una lógica de Estado Empresarial. Antes de la creación de Colpuertos, los terminales marítimos y fluviales fueron administrados inicialmente por empresarios privados y luego por los Ferrocarriles Nacionales; por tanto, con la creación de la empresa, ésta asumió la carga pensional de los trabajadores públicos, así como las convenciones colectivas que habían sido pactadas por otras entidades como el Ministerio de Obras, Ferrocarriles, Transporte Fluvial y otras empresas extranjeras (Varela, 2002). Durante la existencia de Colpuertos, los trabajadores llegaron a conformar ocho sindicatos de base, distribuidos en los cinco terminales marítimos, los cuales se agruparon en la Federación Nacional de Trabajadores Portuarios –Fedepuertos–, que en la década de 1970 se convirtió en una de las principales organizaciones sindicales de la Confederación de Trabajadores de Colombia – CTC (*op. cit.*)

La organización sindical portuaria ejerció una importante influencia en la administración de la empresa, ya que permitió el diseño e implementación de políticas empresariales bastante favorables para sus intereses

corporativos (salarios, número de trabajadores, horarios laborales, auxilios educativos, etc.). A partir de 1974, la empresa pasó de ser un Instituto Descentralizado a Empresa Comercial del Estado, lo que le permitió tener autonomía financiera, administrativa y operacional, que incluso se delegó en las Juntas Administradoras de los Puertos (Solano y Fontalvo, 1999). La mayor parte de los trabajadores pasaron a ser funcionarios públicos a término indefinido, lo cual fortaleció la organización sindical y, por tanto, su poder de negociación frente a la Junta Directiva, al punto que lograron que todos sus miembros fueran cobijados por las convenciones colectivas de trabajo pactadas (Varela, 2002).

Por diversos factores, que incluyeron un desgüeño en la gestión administrativa, financiera y laboral, la empresa tuvo desde la década de 1980 una crisis estructural, tal como lo describe Vilorio (2000:8):

En el período 1980 - 1989, Colpuertos tuvo pérdidas en siete años, en dos obtuvo utilidades y en uno de ellos su balance financiero fue de cero. Durante 1989 la empresa reportó su peor balance de la década, con pérdidas superiores a los \$14 300 millones. Las convenciones colectivas de los trabajadores imponían restricciones a los horarios de trabajo y elevados egresos por salarios y prestaciones. Aunque la planta de personal disminuyó en un 35% entre 1982 y 1989, los costos salariales aumentaron 23% en términos reales en el periodo 1986 - 1989.

Estos aspectos internos, junto con los cambios de orientación de la política pública portuaria enmarcados en un nuevo modelo de desarrollo económico, condujeron a la liquidación de Colpuertos a comienzos de la década de 1990 y a la privatización de la actividad portuaria mediante la Ley 01 de 1991, expedida durante el gobierno del ex presidente César Gaviria (*op. cit.*)⁷.

⁷ De manera paralela, en América Latina se presentaron otros casos de privatización portuaria, tales como: en Argentina, la Ley de Puertos N° 24093 de 1993 estableció la descentralización de los puertos nacionales a las provincias y otorgó el marco legal para la privatización y concesión de los puertos y el dragado de las vías navegables. En Brasil, con la promulgación de la Ley N° 8630 de 1993 se inició la desestatización de la actividad portuaria con el objetivo de implementar un proceso de modernización fundamentado en concesiones para la explotación de puertos, arrendamiento de áreas e instalaciones a privados, reestructuración de las administraciones portuarias y autorización de terminales portuarios de

Un estudio realizado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y la Contraloría General de la República, (citado por la revista *Semana*, N° 46, 1990) identificó que las principales causas de la ineficiencia del sector portuario y la crisis financiera por la que atravesaba Colpuertos a finales de la década de 1980 estaban relacionados con la estructura administrativa de la empresa y su modelo de gestión, así como con la convención colectiva de trabajo vigente. Respecto al primero, el informe identifica la intervención de los principales usuarios y gremios de la producción (Flota Mercante Gran Colombiana, la Federación Nacional de Cafeteros, FENALCO, ANDI, etc.) en la toma de decisiones en la Junta Directiva de la empresa, avalada mediante el Decreto 1174 de 1980, con la cual se permitió que asumieran una función de **juez y parte** que se expresa en aspectos como el congelamiento de la estructura tarifaria durante gran parte de la década de 1980, efectuando una especie de subsidios implícitos a los exportadores e importadores⁸. El estudio enfatiza que a pesar del congelamiento de las tarifas, éstas seguían siendo muy altas respecto a estándares internacionales.

uso privado y mixto. En Ecuador, el Plan de acción para la modernización de los puertos se enmarcó en un proceso de modernización del Estado que se inició en marzo de 1993; dicha modernización portuaria implicó un proceso de tercerización de varias de las actividades de los puertos y el adelgazamiento y flexibilización de su estructura organizacional, materializada en la disminución de cerca del 90% de la planta de personal, la cual pasó de 2000 a 170 empleados. Esta reforma administrativa tuvo un costo de US\$30 millones y en promedio una indemnización de US\$23 500 por funcionario. En Uruguay, mediante la Ley N° 16246 de 1992 se implementaron planes de retiro voluntario tanto para los funcionarios de la Administración como para los operarios y se formaron alrededor de 40 empresas operadoras que actúan en libre competencia (OEA, 1996; citado en el Boletín FAL, edición N° 128). Los diversos casos de privatización portuaria en América Latina se inscriben en un proceso macro de reestructuración del Estado que responde al predominio del modelo económico neoliberal.

⁸ De acuerdo con Varela (2002), la UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo) recomendaba la intervención de los usuarios (gremios de la producción) en el proceso de planificación portuaria pero asumiendo un papel de consultoría y asesoría. No obstante, en el caso colombiano, la legislación excedió esta recomendación, al punto que los principales usuarios de los puertos (Flota Mercante, Federación Nacional de Cafeteros, etc.) llegaron a ser parte fundamental en la toma de decisiones de la empresa. Lo anterior evidencia las asimetrías de poder que existen entre los diferentes sectores y su posibilidad real de incidir en el diseño e implementación de políticas públicas, lo cual parece ser una constante en el proceso de formación del Estado colombiano, ya que en muchas ocasiones se legisla para favorecer los intereses gremiales y corporativos por encima del interés general.

De igual manera, asigna, sin embargo, un mayor peso específico de la crisis de la empresa a la convención colectiva, afirmando que a pesar de la modernización tecnológica que se lograra efectuar en el puerto, los incrementos de la productividad serían absorbidos por la remuneración al trabajo debido las prebendas laborales existentes (los trabajadores a destajo recibían 20 sueldos en promedio al año, recargos de horas extras, trabajos nocturnos, manejo de cargas especiales, participación de las utilidades netas del Terminal, etc.). El mismo informe menciona que la empresa podría funcionar óptimamente con 4 900 empleados, en lugar de los 8 100 que tenía en el momento. Además, Colpuertos tenía el mismo número de trabajadores activos que jubilados, de los cuales el 75% de los activos llevaba más de 10 años laborando, situación que elevaría los recursos necesarios para la liquidación de la empresa, tal como se reflejó en el pasivo pensional en el momento de liquidación de ésta.

Entre las consecuencias del proceso de liquidación de Colpuertos se encuentra que “[...] los sobrecostos, demoras y anomalías administrativas elevaron el costo total del plan de retiro de Colpuertos a \$72 000 millones y por pagos irregulares de pensiones y conciliaciones con ex trabajadores, el pasivo pensional se incremento a \$612 000 millones en diciembre de 1991 y a \$2,5 billones en diciembre de 1999 (*Semana*, 2000; citado por Vilorio, 2000). Esta situación se enmarca en uno de los procesos de corrupción político - administrativa más importantes de los últimos años tanto por los mecanismos utilizados como por el impacto fiscal que le ha generado y le seguirá generando a la Nación en el largo plazo.

Con la Ley 01 se abolió el monopolio estatal de los puertos y se entregó al sector privado, por medio de la figura jurídica de concesión, la modernización de la gestión y operación de los terminales marítimos y fluviales. Específicamente, la Ley determinó la liquidación de Colpuertos, que se debía realizar en un período de dos años, y la creación de un fondo encargado del pasivo pensional de la empresa –Foncolpuertos– (Decreto 36 de 1992)⁹. De igual manera, creó la Superintendencia General de Puertos

⁹ El artículo 37 de la Ley Portuaria asignó facultades extraordinarias al Presidente de la República para la creación del fondo con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio, con objeto de atender por cuenta de la Nación los pasivos y obligaciones de Colpuertos. Los recursos del Fondo provendrían de apropiaciones presupuestales, de la

(actualmente Superintendencia de Transportes y Puertos), como la entidad que regula y vigila el sector portuario, así como las sociedades y Operadores Portuarios, empresas encargadas directamente de las actividades portuarias en los terminales marítimos y fluviales.

De acuerdo con el artículo 5 de la Ley 01 de 1991, las Sociedades Portuarias son sociedades anónimas, constituidas con capital privado, público o mixto, cuyo objeto social es la inversión en construcción y mantenimiento de los puertos y su administración. Para la realización de algunas o todas las actividades propias de su objeto, la Ley determinó que las Sociedades Portuarias pueden contratar con terceros, denominados Operadores Portuarios, así como permitir que éstos presten servicios de operación portuaria dentro de sus instalaciones (artículo 30). Según Palomeque (2002), los Operadores Portuarios se dividen en primarios y secundarios; los primeros son los que manejan exclusivamente maquinarias y equipos para manipulación de mercancías, y los segundos, los que manejan mano de obra para la movilización de la carga.

La concesión de las actividades portuarias se determinó para un período máximo de 20 años, el cual podrá ser prorrogable si así lo considera el Gobierno Nacional. Los concesionarios deben pagar una contraprestación económica cuyo monto es definido por el Gobierno en los Planes de Expansión Portuaria (Decreto 2147 de 1991). La contraprestación se distribuye el 80% a la Nación, a través del Instituto Nacional de Vías (INVIAS), como ingresos propios de la entidad, y el 20% a los municipios o distritos donde opere el puerto, el cual se debe destinar para inversión social (Ley 856 del 2003). De acuerdo con dicha Ley, el 80% correspondiente a la Nación debe ser destinado a la ejecución de obras y mantenimiento para la protección de la zona costera, dragado de mantenimiento y/o profundización, construcción y/o mantenimiento de estructuras hidráulicas de los canales de acceso a todos los puertos a cargo de la Nación, para el diseño, construcción, ampliación, rehabilitación y mantenimiento de las vías de acceso terrestre, férreo, acuático y fluvial a los puertos del respectivo distrito o municipio portuario y a las obras de mitigación ambiental en el área

venta de las acciones en las Sociedades Portuarias Regionales, de las tarifas que éstas cobren y de los demás recursos que reciba cualquier título.

de influencia tanto marítima como terrestre. Ahora bien, a pesar de que la Ley establece que los recursos derivados de las concesiones portuarias deben destinarse a diferentes modalidades de transporte, las inversiones de INVIAS para 2006 se concentran en un 88% en la ampliación y mantenimiento de la malla vial, el 9% para transporte aéreo y sólo el 3 % para transporte marítimo, fluvial y férreo (Mintransporte, 2006). Por el contrario, el comercio exterior se moviliza principalmente por vía marítima, con el 91% de las importaciones y el 95% de las exportaciones, mientras que por vía terrestre sólo se moviliza el 7,8% de las importaciones y el 3,8% de las exportaciones.

Lo anterior indica un fuerte desequilibrio de la inversión entre las diferentes modalidades de transporte, que contradice el fortalecimiento a las exportaciones como elemento fundamental del crecimiento económico, ya que no hay una fuerte inversión en el sector de transporte que más dinamiza el comercio exterior. Esto se enmarca en la ausencia de una política pública de transporte multimodal que aproveche las ventajas competitivas de cada sector de transporte, así como su articulación en función de reducir costos de producción y mejorar la competitividad, tal como lo evidencia la tendencia global. El desequilibrio en la inversión en las diferentes modalidades de transporte responde a los intereses gremiales y corporativos de los transportadores de carga por carretera que influyen en el mantenimiento de una política pública focalizada a un sector específico del transporte, lo cual obstaculiza el diseño de una política integral.

3. IMPACTO DE LA PRIVATIZACIÓN DEL SECTOR PORTUARIO EN LA ORGANIZACIÓN SOCIAL DEL TRABAJO EN EL PUERTO DE BUENAVENTURA

La privatización del sector portuario implicó un proceso de modernización del puerto de Buenaventura, en términos del desarrollo tecnológico tanto de la infraestructura como de los sistemas de información, lo que permitió incrementar los indicadores de eficiencia en los procesos de carga y rotación de las motonaves¹⁰. Un balance de este proceso arroja en la actualidad los

¹⁰ Entrevista realizada al Dr. Harry Orlando Magaña, pensionado de Colpuertos y director de la Oficina Comercial de Cali de la SPRB. 10 de marzo de 2008.

siguientes resultados: a) disminución de las tarifas portuarias hasta en un 60% en comparación con las tarifas de Colpuertos, lo que ha permitido incrementar en un 10% el número de embarcaciones y en un 11% el volumen de la carga movilizada sin ampliar el área de operación. b) nuevo modelo tarifario que incorpora economías de escala. c) inversión de 11 millones de dólares focalizada en mejorar los dispositivos de seguridad, incluyendo un mayor control en la fiscalización de las mercancías en relación con el fenómeno del narcotráfico en el país¹¹. d) sistematización de los datos de los usuarios del puerto, lo cual permitió mayor agilidad en los trámites necesarios para la carga y descarga de mercancías, así como la planificación y administración del espacio físico para el almacenamiento de contenedores, etc. (Armada Nacional, 2004)¹².

No obstante los impactos de la modernización en términos de eficiencia y competitividad, en la actualidad el puerto sigue presentando problemas de congestión, la cual supera el 25% de su capacidad instalada, por lo que requiere inversiones superiores a los 250 millones de dólares, así como la ampliación de la zona franca y la construcción de nuevos muelles (*El Tiempo*, 12 de marzo de 2007). Esta situación ha implicado serios cuestionamientos a la Sociedad Portuaria Regional (SPRB) que lo administra, por la eficiencia de la modernización que ha realizado en el Terminal Marítimo. Lo anterior adquiere mayor relevancia, ya que en la actualidad se está discutiendo la prórroga de la concesión de la SPRB, respecto a la cual los accionistas han buscado condicionar las futuras inversiones a la aprobación de ésta, tal como se plantea en una editorial del diario *Occidente*:

[...] Es evidente que se debe invertir en infraestructura para cargue y descargue, pero traer nuevas y mejores grúas y demás equipos no puede condicionarse a que la concesión para administrar el puerto sea ampliada, como equivocadamente ha insinuado la Sociedad Portuaria. El puerto de Buenaventura estará ocho

¹¹ En este aspecto es importante resaltar que el fenómeno del narcotráfico en Colombia puede generar desventajas competitivas frente a otros puertos latinoamericanos ante la necesidad de un mayor control de las mercancías que se exportan, lo cual incrementa el tiempo de permanencia de la carga en el puerto.

¹² Para Buenaventura existe un proyecto de construcción de puertos complementarios, Aguadulce y el Complejo Portuario Industrial Bahía Málaga, que ya tiene licencia ambiental y concesión aprobada (*El Tiempo*, 12 de marzo de 2007).

años más, hasta el 2014, bajo la administración de esta entidad que tiene el compromiso y la obligación de hacerlo bien hasta la última hora del último día (diario *Occidente*, 30 de agosto de 2006).

Este proceso de modernización del puerto de Buenaventura, junto con el nuevo modelo de gestión del sector portuario y la reforma laboral de 1990, crearon el escenario ideal para un cambio en las condiciones de contratación de los trabajadores portuarios que implicó cambios en la demanda de fuerza laboral y en la calidad y remuneración del trabajo.

3.1. La flexibilización laboral en el puerto

Con la privatización del sector portuario, el modelo de gestión implementado incorporó uno de los principios fundamentales de las políticas neoliberales, como es la flexibilización del mercado de trabajo, reglamentado con la Ley 50 de 1990 y las siguientes reformas. Bajo este modelo, inspirado en los postulados del Nuevo Management Público, se presenta un proceso de **reconfiguración del trabajo**, en el que la tecnología sustituye algunas actividades y surgen otras que demandan mano de obra más especializada. De igual manera, se desagregan las actividades portuarias y se implementa una lógica de subcontratación tanto de las actividades operativas de los terminales como de aquellas que sirven de soporte técnico - administrativo para el desarrollo de las mismas. De modo que, se subcontratan con empresas especializadas servicios como seguridad privada (adicional a la Fuerza Pública), impuestos y aduana, así como mantenimiento del Terminal respecto a los equipos, telecomunicaciones, informática, aseo, servicios eléctricos, etc. (Comunicación personal con Varela, 2008).

Esta situación implica nuevas formas de contratación laboral, respecto a lo cual coexisten diversas organizaciones empresariales que demandan mano de obra y ofrecen modalidades de contratación que oscilan entre contratos laborales a término fijo e indefinido. Es posible encontrar trabajadores de planta en las empresas de servicios subcontratadas por la SPRB y los Operadores Portuarios, así como trabajadores operativos de actividades propias del puerto (braceros, estibadores, wincheros, tarjadores y brocheros) que no tienen un vínculo directo con las Sociedades Portuarias sino a través de intermediarios como los Operadores Portuarios, que a su vez

contratan con empresas que proveen la fuerza laboral. En este escenario hay una responsabilidad fragmentada respecto a la garantía de los derechos laborales, así como una nueva identidad y sentido de pertenencia por parte del trabajador hacia la organización a la cual está vinculado laboralmente y la empresa para la cual presta directamente el servicio. Esta nueva forma de organización social del trabajo implica modificar los mecanismos –panópticos– de control a nivel interno e interorganizacional.

El contrato de concesión de la SPRB no abordó el tema laboral, y por tanto

[...] lo dejó a su libre manejo e interpretación. Así, ésta pudo implementar un modelo de tercerización laboral en todos los frentes de operación, con una nómina muy delgada, casi anoréxica, reducida a los ejecutivos y empleados del área administrativa [...] mientras toda la logística del cargue y descargue quedó en manos de Operadores Portuarios, que a su vez contratan mano de obra a través de empresas temporales de empleo, contratistas particulares y Cooperativas de Trabajo Asociado – CTA (Aricada, 2002:28).

Esta desatención del tema laboral es mucho más grave si tenemos en cuenta que en la Ley 01 de 1991 no se establece reglamentación para el trabajo portuario. La Ley portuaria sólo reglamenta en el artículo 36 los procedimientos que se deben implementar para apoyar el proceso de adaptación al nuevo mercado laboral de los trabajadores cesantes, mediante convenios de capacitación con el Sena y la Cooperación Financiera Popular, fórmula que se replicaría en las reformas administrativas de las organizaciones estatales, en el marco de la modernización del Estado. Por el contrario, no se desarrolla una reglamentación que proteja los derechos adquiridos por los trabajadores portuarios y las futuras generaciones.

En efecto, los Operadores Portuarios pueden prestar diversos servicios en los terminales marítimos (practicaje, servicios de remolcador y lanchas, amarre - desamarre, acondicionamiento de plumas y aparejos, apertura y cierre de bodegas y entrepuentes, estiba y desestiba, cargue y recargue, tarja, trincada, manejo terrestre o porteo de la carga, reconocimiento y clasificación, etc.), expresión de la atomización de la actividad portuaria que al inicio de las labores de la SPRB generó inconvenientes y el consecuente deterioro de las condiciones laborales de los trabajadores por la proliferación de empresas que buscaban prestar los servicios ofreciendo

tarifas que les permitieran ganar la contratación. Según Solano y Fontalvo (1999), por esta época se presentaron cerca de 120 empresas de Operadores Portuarios, de las cuales *por lo menos el 50% naufragó por su insolvencia económica para cumplir con los compromisos adquiridos*. Con el incremento de controles y ajustes en el desempeño de los operadores, sólo unos pocos fueron adquiriendo el monopolio de las actividades¹³.

Ahora bien, como se mencionó anteriormente, la modernización del puerto implicó una importante reducción de los trabajadores portuarios, que pasaron de ser 10 000 en 1990 a 4 200 en 1996, tal como se muestra en la tabla 1. En la actualidad existen aproximadamente 3 500 trabajadores, de los cuales 200 hacen parte de la SPRB, que tienen, en su mayoría, contrato a término indefinido; no obstante, son subcontratados los servicios de seguridad y aseo (Magaña, 2008). Con la tecnificación del puerto ha ido desapareciendo el trabajo intensivo en mano de obra que caracterizó a Colpuertos, siendo intensivo en tecnología, tal como lo planteó el Gerente Comercial del Valle de la SPRB (2008):

[...] la tecnificación ha venido incidiendo, por ejemplo, en el manejo del contenedor que hoy lo realizan las grúas pórtico, para la cual se necesita un solo operador; además, el contenedor es trasladado de manera automática al barco o a la plataforma. También se cambió la parte de graneles porque ahora se tienen máquinas que succionan el granel hacia una banda transportadora y posteriormente se almacena, labor que igualmente requiere un solo operador. Quedan unas operaciones que requieren mayor número de trabajadores, tales como el llenado de contenedores para el caso del café y el azúcar, así como algunas operaciones de inspección...

¹³ De acuerdo con el Gerente Comercial de Cali de la SPRB, Dr. Harry Orlando Magaña [...] *la ley 01 de 1991 no creó una limitante para la creación de los Operadores Portuarios, permitiendo que se crearan muchos operadores mediante un proceso sencillo, con el solo becho de ir a la Cámara de Comercio, registrarse y después solicitarle a la Superintendencia la aprobación y la resolución para operar. Por tanto, se ha incrementado el número porque no ha habido forma de reducirlos. En este momento se está estudiando la figura de monooperador, es decir, un sólo operador que recoja todos los operadores y les conforme en una empresa para que puedan realmente generar una sinergia que permita hacer más ágil la operación portuaria, generar una eficiencia en la misma y una mejor distribución de los equipos...* En este mismo sentido, la Ley portuaria no debe reglamentar el número de operadores, ya que esto lo determina el mercado. No obstante, lo que la Ley debe reglamentar son las condiciones de acceso –barreras de entrada– a este mercado.

Tabla 1
Trabajadores portuarios en el Terminal Marítimo
de Buenaventura, 1990 y 1996

Trabajadores	1990	1996
Portuario fijos	3000	600
Adicionales o eventuales	4000	3000
Aduana-DIAN	540	120
Casa Aduanera	1460	400
Otros	1000	60
Total	10 000	4200

Fuente: Proyecciones "Plan Pacífico". *El País*, domingo 10 de noviembre de 1996, p. 10. Citado en Palomeque (2002).

Respecto a la remuneración salarial de los trabajadores portuarios, la liquidación de Colpuertos y privatización del sector implicó una disminución ostensible de 3,5 veces el promedio salarial, como se muestra en la tabla 2. Esta reducción da cuenta de la precariedad laboral, por los efectos en el poder adquisitivo, teniendo en cuenta que Colpuertos fue liquidada en el primer quinquenio de la década de 1990 y 10 años después los trabajadores percibían ingresos muy inferiores a pesar del incremento en el IPC¹⁴.

Tabla 2
Salarios mensuales promedios y número de salarios mínimos tanto de los trabajadores que laboraban en Colpuertos como de los trabajadores que laboran en las instalaciones de la SPRB S.A. Año 2002

	Trabajadores de Colpuertos	Trabajadores SPRB S.A.
Salario mensual promedio	1 947 036 63	567 128
Número de salarios mínimos	6.3	1.8

Fuente: Planeación y sistemas de la empresa Puertos de Colombia. Cálculos de acuerdo al SMVM 2002. Entrevista con los directivos de las Empresas de Servicios Temporales y de las Cooperativas Portuarias. Buenaventura, mayo de 2002. Citado en Palomeque (2002).

¹⁴ Otro indicador de la reducción en la estructura de costos de la operación portuaria lo menciona el Dr. Tomás Enrique Ortiz (2008), pensionado de Colpuertos y quien pertenece

Como se mencionó anteriormente, los trabajadores requeridos para las actividades propias del Terminal Marítimo son contratados con empresas intermediarias, que en la mayoría de los casos corresponden a CTA. Ahora bien, al no existir una normatividad que reglamente el trabajo portuario, se han presentado diversas arbitrariedades e irregularidades en las contrataciones y, por ende, en las condiciones laborales, tales como inestabilidad laboral generalizada en los trabajadores operativos, salarios reducidos, no pago de seguridad social, deficiente capacitación y dotación de implementos de trabajo, entre otras¹⁵. De hecho, se ha denunciado que las CTA contratan a los operarios como trabajadores temporales, con lo cual transgrede la normas que rigen tanto a dichas cooperativas como a las Empresas de Servicios Temporales. En primer lugar, porque las CTA son empresas de economía solidaria, sin ánimo de lucro, que vinculan “el trabajo personal de sus asociados y sus aportes económicos para la producción de bienes, ejecución de obras, o la prestación de servicios en forma autogestionaria” (Ley 79 de 1988). Lo anterior significa que los asociados ejercen la doble función de socios y trabajadores, y por ello no pueden subcontratarse con otros agentes económicos (Aricapa, 2002). Respecto a las empresas de servicios temporales, la Ley 50 de 1990 determina que su objetivo es la contratación con terceros para colaborar temporalmente en el desarrollo de sus actividades, siempre que éstas no sean labores propias de la naturaleza de la empresa beneficiaria, que busquen reemplazar personal en vacaciones o incrementar la productividad, caso en el cual sólo se puede contratar por un plazo máximo de un año.

De acuerdo con lo anterior, una buena parte del personal que labora en el Terminal Marítimo de Buenaventura es contratado como trabajador temporal

actualmente a la SPRB, “[...] el costo t/hombre para los operadores de carga en la extinta Colpuertos era de US\$8, mientras que en la SPRB se está pagando entre 40 - 45 centavos de dólar por t/hombre”.

¹⁵ Respecto a esta situación, en una de las entrevistas realizadas para este artículo se señala: “en Colpuertos, el trabajo era regulado por la Convención Colectiva, en la actualidad por el derecho público laboral, el cual no se aplica. Por ejemplo, entiendo que hay ocasiones que una persona trabaja 16, 17 y hasta 18 horas seguidas, el salario no está regulado, no hay un estatuto que regule las condiciones de trabajo, los trabajadores adicionales no tienen seguridad social, aunque han intentado defender este derecho ante las autoridades portuarias, de Buenaventura y el Ministerio de la Protección Social. El operador paga lo que quiere pagar y el que trabajador debe someterse a ello para no perder su empleo” (Ortiz, 2008).

a pesar de que realiza tareas propias de la actividad portuaria¹⁶. Sumado a esto, las deficientes condiciones laborales son agravadas en el caso de los trabajadores ocasionales, remunerados al destajo o según su productividad marginal, trabajo que otrora fue el mejor remunerado en la extinta Colpuertos. A pesar de ello, se estima que existen unos ocho mil trabajadores disponibles, dispuestos a trabajar “en lo que resulte” y a cualquier precio, lo cual incentiva la disminución de los salarios ante la sobreoferta de mano de obra (Aricapa, 2002), con lo cual se retroalimenta el incremento de los niveles de pobreza y marginalidad que históricamente ha padecido la población del puerto y que en la actualidad alcanza el 80%.

En esta reconfiguración del trabajo, las organizaciones empresariales establecidas en el puerto siguen demandando mano de obra calificada y no calificada, pero en menor proporción por la modernización tecnológica y organizacional. Parte de ésta sigue siendo la población de Buenaventura, la cual se articula bajo diversas modalidades de contratación laboral, que implican, muchas de ellas, flexibilización y precarización, en el marco de una normatividad que no ha reglamentado el trabajo portuario, lo cual facilita la no garantía de los derechos laborales ante la atomización de las actividades portuarias.

3.2. Desarticulación de la organización sindical

Para mejorar las condiciones laborales, los trabajadores han promovido la realización de paros y han intentado entablar acuerdos y compromisos con las entidades estatales correspondientes, los Operadores Portuarios y las empresas que proveen mano de obra¹⁷. Dichos acuerdos no han sido cumplidos

¹⁶ Según Solano y Fontalvo (1999), los suministradores de mano de obra asociados en las cooperativas les proveen a los Operadores Portuarios en forma temporal el personal de estibadores, wincheros, supervisores y aguadores. El conteo de la carga (cargue, descargue, embalaje, desembalaje) o tarja lo contratan con operadores especializados en esta función, que también utilizan trabajadores temporales. Igual situación se presenta con los operadores de carga a granel sólido como: Consorcio Almagrario, Cadegran Ltda., Portagranes Ltda., Algraneles S.A., O.P.P. Granelera y Graneles S.A., que funcionan en un 95% con personal temporal asociado en cooperativas, que en algunos casos están conformadas por ex trabajadores de la liquidada empresa Puertos de Colombia.

¹⁷ En 1997, por ejemplo, se realizaron acuerdos, posteriormente no cumplidos, respecto a la jornada laboral (la cual debía ser de 8 horas y máximo de 10, entendiéndose las dos horas

a cabalidad, lo cual refleja la poca capacidad de presión y negociación que tienen los trabajadores, así como la ya mencionada ausencia de normatividad laboral que establezca responsabilidades claras en el tema por parte de los diferentes actores que intervienen en las actividades portuarias. La actual situación de las organizaciones sindicales portuarias es un duro golpe al sindicalismo colombiano y, por ende, a la defensa de los derechos de los trabajadores. Los sindicatos de base, agrupados en la antigua Fedepuertos, lograron negociar convenciones colectivas que, en términos de las garantías de estabilidad laboral y del régimen salarial y prestacional, fueron en su momento de las más avanzadas del país (Varela, 2002)¹⁸.

Al margen de los diversos factores que intervinieron en la liquidación de Colpuertos y la privatización de la actividad portuaria, incluidos los cambios de política pública influenciados por presiones internacionales, se debe reconocer que la organización sindical jugó un papel decisivo en la pérdida de su poder de presión y negociación, puesto que ésta no ha logrado organizarse como un sindicato gremial o sectorial y, por el contrario, como se ha explicado anteriormente, el sindicalismo en Colombia presenta altos niveles de dispersión y atomización, lo cual ha obstaculizado su interlocución política con el Estado y los gremios de la producción; incluso, ha perdido algunos derechos adquiridos en el pasado producto de la lucha sindical.

Por su parte, los capitalistas –empresarios– históricamente han conformado fuertes gremios: Asociación Nacional de Cafeteros, Federación Nacional de Ganaderos –FEDEGAN–, la Asociación Nacional de Industriales –ANDI–, la Federación Nacional de Comerciantes –FENALCO–, la Asociación Nacional de Instituciones Financieras –ANIF–, entre otros, que les han permitido dialogar políticamente con el Estado e influir además en el di-

como tiempo suplementario); las categorías de empleo; el tiempo de espera; la responsabilidad de los operadores y cooperativas en el pago de las prestaciones sociales establecidas por la ley, la supervisión del cumplimiento de las tarifas y condiciones establecidas por parte de la Superintendencia General de Puertos (actual Superintendencia de Puertos y Transporte), etc. (Fontana y Montalvo, 1999).

¹⁸ Con la privatización del puerto, “los cambios literalmente fueron del cielo a la tierra. De una estructura fuertemente sindicalizada, altamente reglamentarista con prebendas, privilegios, derechos y reivindicaciones laborales, bajo un modelo de Estado garantista, se pasó súbitamente al capitalismo salvaje. En efecto, al ser instauradas las modalidades de

seño e implementación de políticas públicas sectoriales que salvaguarden sus intereses de clase¹⁹.

Adicionalmente, los altos salarios pactados en las convenciones colectivas, sumado a la reducida sindicalización de la población económicamente activa en Colombia²⁰, han contribuido a la formación de una opinión pública negativa frente al antiguo sindicato de Colpuertos. Estos factores son canalizados “eficientemente” como argumento por los empresarios, el Estado y los medios masivos de comunicación para privatizar las empresas y socavar las reivindicaciones sindicales²¹. Esta situación ha resultado ser la excusa perfecta para que los promotores de las políticas neoliberales puedan desarticular las organizaciones sindicales, transfiriendo a los trabajadores algunas obligaciones que en el anterior modelo de desarrollo correspondían a los empresarios (salud, pensión y subsidios sociales); y, de paso, desdibujar la contradicción fundamental entre el capital y el trabajo.

En este sentido, es necesario resaltar que el sindicalismo en Colombia a partir del proceso de modernización del Estado viene cometiendo un error histórico, en la medida en que negocia las convenciones colectivas de trabajo sobre la base de que las nuevas reglamentaciones, ajustes al mercado laboral, no son retroactivas —no afectan los derechos adquiridos— sino que perjudican ostensiblemente a las futuras generaciones, perdiendo de

operación privatizada en los distintos terminales del país, desapareció la contraparte patronal para el grueso de los trabajadores portuarios” (Varela, 2002: 182-183).

¹⁹ Según la CUT, los empresarios se han agrupado en un poco más de 20 gremios por sector productivo de la economía.

²⁰ Según la CUT, sólo el 5% de la población económicamente activa se encuentra sindicalizada, del cual el 70% pertenece al sector público. Esto demuestra la precariedad del mercado laboral colombiano, ya que por medio de la organización sindical los trabajadores pueden pactar salarios reales y nominales por encima del precio de equilibrio que ofrece el mercado, lo cual se refleja en la calidad de vida de los trabajadores.

²¹ De acuerdo con Tomás Enrique Ortiz (2008), la privatización de Colpuertos generó satisfacción en la ciudadanía de Buenaventura porque “les quitaron, como decimos en Buenaventura, el “gurubito” a los trabajadores portuarios. Estos con su buen nivel de ingreso consumían en masa, podían comprar dos o tres canastas de mercado para la casa, compraban equipos de sonidos, tomaban cada que se les daba la gana, tenían más de una mujer, por tanto, la privatización generó una alegría colectiva en las personas que no trabajaban en Colpuertos, ya que existía envidia porque el trabajador portuario vivía bien”. Lo anterior evidencia que al estar la mayoría de la población económicamente activa no sindicalizada, se percibe un sentimiento de envidia generalizada ante los “privilegios” de algunos sectores de la clase trabajadora sindicalizada.

paso su “conciencia de clase”. En últimas, la modernización del Estado ha contribuido significativamente al fortalecimiento de las dinámicas de acumulación y concentración del capital, lo cual amplía cada vez más la brecha histórica existente entre las diferentes clases sociales.

3.3. Efectos sociales en el municipio

A pesar de que el puerto ha sido históricamente la principal actividad económica del municipio, sus efectos en términos sociales son negativos en la actualidad tanto porque ha permanecido a espaldas del desarrollo social y urbanístico de la ciudad como por su privatización²². Diferentes autores (Nichols, 1973; Paredes, 1987; Aprile-Gnisset, 1987; Almario, 2007) han reseñado que esta desarticulación se enmarca en un proceso de larga duración relacionado con los modelos de desarrollo económico y con el proyecto de Nación predominantes a lo largo de la historia del país, donde ha prevalecido una lógica de inclusión y exclusión, es decir, el municipio siempre ha sido visto como proveedor de recursos naturales y económicos (actividad minera, maderera y portuaria), mientras que la población ha sido excluida del imaginario dominante de Nación²³ y del desarrollo socioeconómico. A pesar de que constitucionalmente se reconoce la diversidad étnica y la multiculturalidad, en la actualidad predomina una mirada diferente y con alta carga de prejuicios por parte del individuo del interior del país frente al sujeto que habita las costas colombianas, lo cual está estrechamente relacionado con el desarrollo asimétrico de las regiones y sus diferencias culturales.

²² Buenaventura, como muchas otras ciudades del país, no ha tenido un crecimiento urbanístico planificado, por razones políticas y económicas, lo cual, sumado a las características geográficas de su entorno, han potencializado su crecimiento caótico con la existencia de grandes sectores subnormales en zonas de bajamar. A partir de la década de 1990, con el escalonamiento del conflicto político armado, Buenaventura se convirtió en un escenario estratégico para las actividades económicas ilegales (contrabando, narcotráfico y tráfico de armas) que han ocasionado fuertes disputas entre los actores armados por el control del territorio. Esta dinámica ha convertido a Buenaventura en un municipio receptor y expulsor de oleadas de desplazados, lo cual agrava la problemática urbana.

²³ En este tema es importante resaltar que en la actualidad existe una discusión epistemológica en las Ciencias Sociales respecto a las categorías que utiliza para analizar su objeto de estudio, entre ellas el concepto de Nación, tal como lo plantea Renato Ortiz (2004:23 y ss): “[...] nos encontramos aún apegados a un instrumental teórico construido al final del siglo XIX, clase, individuo, Estado y desarrollo son nociones forjadas en el interior

Por otra parte, la exclusión social se expresa en la gravedad y el deterioro de los indicadores socioeconómicos del municipio, registrados en el documento CONPES 3410 del 2006:

Tabla 3
Pobreza y Empleo 2003

	Por ingresos		Por NBI		Desem- pleo
	Pobreza	Indigencia	Pobreza	Indigencia	
Buenaventura	80.6%	43.5%	62.7%	20.9%	29%
Nacional	49.2%	14.7%	22.4%	6.6%	14.1%

Fuente: Documento CONPES 3410 (2006:5).

De acuerdo con lo anterior, la pobreza, la indigencia y el desempleo en Buenaventura duplican y, en algunos casos, triplican las cifras nacionales. Estas cifras pueden parecer paradójicas si se tiene en cuenta que es el principal puerto del país, por el cual transita el 47% de las exportaciones. No obstante, de la población ocupada (78 mil personas), más de la tercera parte (34%) se dedica a la actividad comercial, el 24% al sector servicios y el 42% restante hace parte de la economía informal. Estas cifras evidencian, por una parte, la precariedad del mercado laboral en Buenaventura y, por otra, que las principales actividades económicas del municipio, asociadas al sector portuario, son las que menos empleo generan como consecuencia de su modernización tecnológica y administrativa (Urrea y Castro, 2007).

Una de las consecuencias de la precariedad del trabajo en Buenaventura es que, según datos del CONPES 3410, en 2005 el 38% de la población no

de una entidad nodal, la Nación, pero cuya crisis se agudiza de cara a los cambios actuales. Por eso, Octavio Ianni dirá que muchas veces no percibimos que el objeto de las ciencias sociales se transformó cualitativa y cuantitativamente [...] las dimensiones globales de la realidad social parecen desafiar poco a las ciencias sociales. Aún la economía y la política [...] continúan apoyándose en cánones referidos a la sociedad nacional. El patrón de mercado para la economía continúa siendo lo nacional y el patrón de Soberanía para la ciencia política continúa siendo el Estado-nación". No obstante, es necesario reconocer que han surgido categorías analíticas emergentes (Etnicidad, Alteridad, Género, Multiculturalidad) que aunque no han logrado romper el paradigma dominante, buscan explicar las nuevas realidades.

tenía acceso a ningún sistema de salud, es decir, 123 534 de los 325 090 habitantes del municipio. De igual manera, el 44% (89 189) de la población vinculada al Sistema de Seguridad Social se encontraba afiliado al Régimen Subsidiado – SISBEN, por lo que se puede deducir que solamente el 18% de la población se encontraba adscrito al Régimen Contributivo de Seguridad Social para este año. Ahora bien, el documento CONPES referenciado muestra un incremento del 41,4% de la población afiliada al SISBEN entre el 2002 y 2005 como un indicador positivo de la política pública social del gobierno. No obstante, no señala que este indicador muestra el elevado índice de desempleo en el municipio, y además desconoce que la política social es asistencialista y no busca resolver los problemas estructurales de la sociedad, sumado a la insostenibilidad financiera del Sistema de Seguridad Social en el largo plazo y sus implicaciones fiscales, ya que la tendencia nacional muestra que cada vez son más los ciudadanos adscritos al Régimen Subsidiado que al Contributivo²⁴, lo cual repercute en la calidad del servicio.

Otro indicador del deterioro de las condiciones sociales de la población del puerto son los índices de educación: la tasa de alfabetismo alcanza el 86% en relación con el 94,9% del municipio de Santiago de Cali, mientras que respecto al nivel educativo alcanzado, en Buenaventura es básica primaria y en Cali básica secundaria.

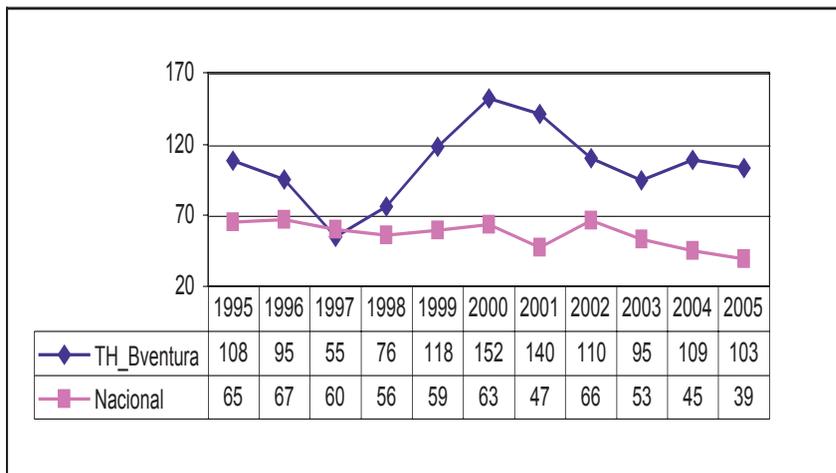
Este bajo nivel de escolaridad es un contrasentido en el capitalismo contemporáneo, en el que el conocimiento es el principal factor de producción que genera valor agregado a la economía. A nivel local, esta tendencia se manifiesta en la disminución de la demanda de mano de obra no calificada ante el proceso de modernización portuaria que requiere, por el contrario, fuerza de trabajo calificada que en la mayoría de los casos no se encuentra en el municipio y que debe ser provista por la principal ciudad del departamento.

²⁴ En 2004 los afiliados al Régimen Contributivo de Seguridad Social eran 14 millones y para el 2006 la cifra aumentó a 15 800 mil afiliados, es decir, tuvo un incremento del 11,3%. Por su parte, en el 2004 el Régimen Subsidiado contaba con 14 millones y para el 2006 pasó a 22 millones, es decir, tuvo un incremento del 50,7% (Ministerio de Protección Social, 2007).

Se puede afirmar que estas condiciones socioeconómicas adversas se han intensificado con la privatización de las actividades portuarias y el recrudecimiento del conflicto armado en la región. Como se ha mencionado, la demanda de mano de obra del municipio por parte de la SPRB es más reducida en comparación con la extinta Colpuertos, que para la década de 1980 ofrecía 6000 empleos, entre directos e indirectos, para una población de 180 000 habitantes (Varela, 2002). Colpuertos, como principal fuente de empleo del municipio y sumado a la alta remuneración (que incluso llegó a ser una de las mejores del país), generaba un efecto multiplicador positivo en la economía del mismo²⁵. En la actualidad, la población se ha incrementado a casi el doble, mientras que los empleos generados en el puerto se han reducido a la mitad, y gran parte de éstos ofrecen condiciones laborales precarias en términos de la remuneración y otros derechos cobijados en las convenciones colectivas de trabajo de Colpuertos.

Paralelo a este escenario, Buenaventura se ha convertido en un corredor estratégico para el secuestro, el narcotráfico y todas aquellas actividades ilegales, asociadas a la disputa por el control territorial, que han generado un clima de violencia e inseguridad generalizado. Algunas cifras dan cuenta de la vulnerabilidad de los derechos fundamentales y la poca gobernabilidad que tienen las administraciones municipales para garantizarlos. Esto se evidencia en la tasa de homicidios por cada 100 mil habitantes (ver gráfico 1), que entre 1995 y el 2005 fue superior en Buenaventura al promedio nacional, con excepción de 1997, duplicando la tasa en algunos casos y triplicándola para 2001.

²⁵ En este mismo sentido, Boris Salazar (2007:67) afirma que “[...] 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 fuera que sólo 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 clase 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”.



Fuente: Cálculos propios con base en Estadística Vitales y Proyecciones Poblacionales del DANE.

Gráfico 1. Tasa de homicidio por cada 100 mil habitantes en Buenaventura y a nivel nacional

Aunque ya se ha mencionado que en Buenaventura se han construido históricamente las condiciones para el actual clima de violencia, incluidas las consecuencias de la privatización portuaria en términos laborales, se debe resaltar que existen algunos factores detonantes de la grave situación social y de criminalidad que vive el puerto. Entre estos factores se encuentra la desarticulación y mimetización de los carteles de la droga, específicamente el “Cartel de Cali”, el fortalecimiento del Cartel del norte del Valle y de sus relaciones con los grupos paramilitares. De igual manera, los secuestros masivos realizados por el ELN en 1999 en la iglesia La María y en 2000 en el kilómetro 18, y el secuestro y posterior asesinato de los 11 diputados de la Asamblea del Valle del Cauca perpetuado por las FARC-EP en 2002. Según María del Pilar Castillo (2007:22):

[...] por cuenta de estos hechos se da inicio, por un lado, a una escala de combates entre el Ejército y la guerrilla en la zona montañosa de Buenaventura y, por otro, a la llegada de los grupos de Autodefensas a la ciudad. La población queda en la mitad del fuego cruzado y empieza a ser víctima del hostigamiento directo de los grupos de autodefensa que buscan minar el supuesto apoyo de la población civil a la guerrilla.

Como parte de las consecuencias de esta situación se encuentran los altos índices de desplazamiento de la población tanto de la zona urbana como rural, así como las diversas masacres perpetradas por los diferentes actores del conflicto, al punto que la ciudad debió ser militarizada, en el marco de la “Política de Seguridad Democrática” de la administración de Uribe Vélez, como una solución paliativa y cortoplacista, con lo cual se desconocen las causas estructurales de la violencia (Duncan, 2005; Otero, 2007; Salazar, 2007; Delgado y Vallejo, 2006).

CONCLUSIONES

La globalización neoliberal, materializada en los programas de ajuste estructural –privatizaciones y flexibilidad laboral, entre otras– ha conducido a incrementar los niveles de acumulación de capital a través de la transferencia de rentas del sector público al sector privado, por medio de las privatizaciones, y del aumento de plusvalía absoluta y relativa, mediante cambios en la contratación laboral. En este sentido, se han implementado mecanismos jurídicos que buscan el desmonte paulatino de los beneficios adquiridos históricamente por los trabajadores y los reconocidos en las convenciones colectivas de trabajo. Aunque ésta resulta ser una tendencia global, en Colombia se ha agravado debido a la poca sindicalización de la población económicamente activa, adicional a que las organizaciones sindicales negocian los derechos laborales sobre la base de que la ley no es retroactiva, sin tener en cuenta las futuras generaciones.

La incorporación de nuevas tecnologías duras y blandas al mundo del trabajo sustituye algunas actividades y demanda otras que requieren fuerza de trabajo más especializada. Estos procesos, de la mano con la flexibilización laboral, han implicado una reconfiguración del mundo del trabajo, donde se presenta un nuevo régimen de contratación laboral que vela la contradicción capital - trabajo. En el puerto de Buenaventura, las diversas organizaciones empresariales, incluidas la SPRB y los Operadores Portuarios, demandan mano de obra calificada y no calificada tanto para las actividades portuarias como para aquellas que les sirven de soporte técnico - administrativo. En este sentido, a pesar de la modernización del puerto, éste sigue necesitando, aunque en menor proporción en comparación con Colpuertos, un conjunto de la población económicamente activa

de Buenaventura. Los trabajadores se insertan en la actividad portuaria mediante diferentes tipologías de contratación laboral, y aquellos que pertenecen a las empresas que le prestan servicios a la SPRB y a los Operadores Portuarios (servicios de aseo, seguridad, informática, impuestos y aduanas, etc.) tienen estabilidad laboral, junto con la tecno-estructura administrativa de la SPRB.

Por el contrario, los trabajadores operativos del puerto son contratados por los Operadores Portuarios mediante diversas cooperativas de trabajo, en el marco de una dinámica de tercerización (*outsourcing*), donde son vinculados con contratos temporales y mediante diversos intermediarios que desdibujan la responsabilidad de la garantía de los derechos laborales e intensifican los mecanismos de control. Esta situación tiene dos implicaciones: en primer lugar, la precarización laboral en términos salariales y los beneficios convencionales y, en segundo lugar, un desconocimiento de la ley, ya que los trabajadores operativos al realizar la actividad propia de la empresa deberían tener estabilidad laboral. Lo anterior se enmarca en la ausencia de una normatividad que regule el trabajo portuario y que evite el abuso de posición dominante por parte de la SPRB y los Operadores Portuarios. De igual manera, da cuenta de la debilidad de la organización sindical en la defensa de los derechos de los trabajadores.

Ahora bien, a pesar de las difíciles condiciones laborales de una parte de los trabajadores portuarios en Buenaventura, su situación ha estado invisibilizada por los medios de comunicación; tal parece que las nuevas generaciones de trabajadores han tenido que asumir los excesos en que otrora incurrieron las organizaciones sindicales de Colpuertos y que generaron una opinión pública negativa respecto a las reivindicaciones laborales en este sector. Así mismo, los medios de comunicación no analizan la relación entre las consecuencias de la privatización portuaria y el actual clima de violencia que se vive en Buenaventura. Si bien la violencia en el puerto obedece a múltiples factores estructurales de carácter regional y nacional, se considera que la privatización ha sido uno de los detonantes, ya que al no existir actividades económicas paralelas a la actividad portuaria (p.e. la consolidación de una zona industrial), ésta se convirtió en la principal fuente de empleo, lo cual hace más vulnerable a la sociedad ante los cambios estructurales del modelo de desarrollo.

Ante este escenario, resulta evidente que el Estado no debe endosar su función social al tercer sector con el pretexto de la responsabilidad social empresarial. La responsabilidad social de la élite política empresarial debe centrarse en el fomento de actividades económicas complementarias al puerto que generen trabajo productivo, como ocurre normalmente en ciudades portuarias, y no sólo a través de Fundaciones que resuelven problemas puntuales de algunos grupos sociales vulnerables. La función del Estado debe ser el diseño e implementación de políticas públicas que generen las condiciones para una armonización de la relación ciudad-puerto, para que Buenaventura se inserte en el desarrollo económico - social del país y se deje de asumir solamente como una región que transfiere recursos económicos a la Nación.

Referencias

- Congreso de la República de Colombia. Constitución Política de Colombia de 1991.
- . Ley 856 de 2003.
- . Ley 789 de 2002.
- . Ley 100 de 1993.
- . Ley 01 de 1991.
- . Ley 50 de 1990.
- . Ley 79 de 1988.
- . Decreto 36 de 1992.
- . Decreto 2147 de 1991.
- . Decreto 1174 de 1980.
- DANE. Estadística Vitales y Proyecciones Poblacionales www.dane.gov.co
- Diario *Occidente*, 30 de agosto de 2006 y 27 de marzo de 2008. En www.diariooccidente.com.co
- Diario *El Tiempo*, 12 de marzo de 2007. En www.eltiempo.com
- Magaña, H. O. Entrevista, 10 de marzo de 2008.
- Ministerio de Transporte. Anuario estadístico del transporte en Colombia 2007. Disponible en <http://www.mintransporte.gov.co/>. (Consultado el 12 de abril de 2008).
- Ortiz, T. E. Entrevista, 12 de marzo de 2008.
- Varela B., E. Comunicación personal, 12 de abril de 2008.
- Almarío G., O. (2007). ¡Ay mi bello puerto del mar, mi Buenaventura!, Larga historia del desencuentro entre el puerto y entre la región y el país. En revista *Posiciones*, N° 1. Santiago de Cali: Universidad del Valle.

- Ocho Tesis acerca de lo que está pasando en Buenaventura, evidencias de un caos. En revista *Posiciones*, N° 1. Santiago de Cali: Universidad del Valle (2007).
- Amín, S. (2003). *Más allá del capitalismo senil. Por un siglo XXI no norteamericano*. Buenos Aires: Paidós.
- Amor Beltrán, H. Urge Prorroga de la Concesión Portuaria. Disponible en www.larepublica.com. (Consultado en noviembre de 2007).
- Aprile-Gniset (1987). *Apuntes sobre la ciudad colombiana*. Colombia: Banco Popular.
- Aricapa, R. Las CTA en el Puerto de Buenaventura: Caos y degradación laboral. Disponible en www.viva.org.co. (Consultado en octubre de 2007).
- Armada Nacional, 10 Años más Grande (2004). Disponible en www.armada.mil.co. (Consultado marzo 2008).
- OEA (1996). IX Conferencia Portuaria Interamericana. Boletín FAL - Facilitación del comercio y transporte en América Latina. Edición 128.
- Castillo, M^a del P. (2007). Buenaventura: La maldición de los malos vecinos. En revista *Posiciones*, N° 1. Santiago de Cali: Universidad del Valle.
- Cepal (1996). *La Reforma Laboral y la Participación Privada en los Puertos del Sector Público*. Cuaderno N° 77.
- Conpes (2006). Política de Estado para mejorar las condiciones de vida de la población de Buenaventura. Documento CONPES N° 3410.
- CUT (2005). Situación laboral en Colombia. En *Programa de fortalecimiento y transformación del sindicalismo*. Disponible en www.cut.org.co. (Consultada en noviembre de 2007).
- Delgado, W. & Vallejo, F. (2006). Gobernanza y asimetrías de poder. Una mirada desde la Teoría Institucionalista al Estado de los Derechos de Primera Generación en el Valle del Cauca 1998 – 2003. En *Cuadernos de Administración*, N° 34. Cali: Facultad de Ciencias de la Administración, Universidad del Valle.
- Dombois, R. & Pries, L. (2000). *Relaciones laborales entre mercado y Estado. Sendas de transformación en América Latina*. Caracas: Nueva Sociedad.
- Donahue, J. D. (1991). *La decisión de privatizar. Fines públicos y medios privados*. Barcelona: Paidós.
- Duncan, G. Del campo a la ciudad en Colombia. La infiltración urbana de los señores de la guerra. Bogotá: Universidad de los Andes. Documento CEDE 2005-2. Disponible en <http://economia.uniandes.edu.co/~economia/archivos/temporal/d2005-02.pdf>
- Foro Internacional Portuario (2003). Memorias. *Sociedades Portuarias Regionales de Barranquilla, Buenaventura, Cartagena y Santa Marta*. Bogotá (Colombia).
- Friedman, M. & Rose (1979). *Libertad de elegir*. España: Orbis.
- González-Varas Ibáñez, S. (2001). El Concepto y las formas de privatización. En *Revista Española de Control Externo*. Facultad de Derecho, Universidad de León (España).

- Kennet Galbraith, J. (1984). *El Nuevo Estado Industrial*. Madrid: Sarpe.
- Kliksberg, B. (1987). Transformación del Estado en América Latina – del Estado Heredero al Estado Necesario. Alcalá de Henares – INAP.
- Medellín Torres, P. Gobernabilidad y globalización en América Latina. En <http://www.iigov.org/documentos/>
- Medellín Torres, P. (1994). La modernización del Estado en América Latina entre la reestructuración y el reformismo. En *Reforma y Democracia*. Revista del CLAD, N° 2.
- Ministerio de Protección Social (2007). www.minproteccionsocial.com. (Consultado en marzo de 2008).
- Nichols, T. E. (1973). *Tres Puertos de Colombia. Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*. Bogotá (Colombia): Biblioteca Banco de la República.
- Nozick, R. (1998). *Anarquía, Estado y Utopía*. México: FCE.
- Ortiz, R. (2004). *Mundialización y Cultura*. Edición del Convenio Andrés Bello. Bogotá (Colombia).
- Ortiz Quevedo, C. H. & Escobar Martínez, J. (2002). Industria manufacturera y crecimiento económico nacional. En *Anuario de Investigaciones*, vol. 2, 53 - 80. Santiago de Cali.
- Osborne, D. & Gaebler, T. (1994). *La reinención del Gobierno. La influencia del espíritu empresarial en el sector público*. Barcelona: Paidós.
- Otero Prada, D. (2007). Las cifras del conflicto colombiano. Bogotá, Colombia: INDEPAZ.
- Palomeque García, A. (2004). La SPRBUN S.A. y la conformación de una nueva clase obrera portuaria precarizada. Tesis de Maestría Sociología, Universidad del Valle, Facultad de Ciencias Sociales y Económicas.
- Palomeque García, A. (1998). Surgimiento de una clase media alrededor de la Empresa Puertos de Colombia en la ciudad de Buenaventura. Tesis Pregrado Sociología, Universidad del Valle, Facultad de Ciencias Sociales y Económicas.
- Paredes Cruz, J. (1987). *Buenaventura, la ciudad del Pacífico* (3ª ed.). Bogotá: Litoalpes.
- Revista *Semana* (1990). El Puerto está quebrado. Colpuertos, la empresa más ineficiente del País, se enfrenta a la hora de la verdad. Edición 436. Disponible en www.semana.com. (Consultado en febrero de 2008).
- Roth Deubel, A. N. (2002). *Políticas Públicas. Formulación, implementación y evaluación. Como elaborar las políticas públicas, quién decide, cómo realizarlas, quién gana o pierde*. Bogotá: Ediciones Aurora.
- Salazar, B. (2007, junio). Morir en Buenaventura: entre el gueto y la prisión. En revista *Posiciones*, N° 1. Santiago de Cali: Universidad del Valle.

- Solano Gómez, R. & Fontalvo de Zapata, N. (2000, octubre). Estudio sobre reestructuración portuaria – Impacto social Puerto de Buenaventura (Colombia). Documento de Trabajo N° 133. OIT: Programa de Actividades Sectoriales, División de Industrias Marítimas.
- Urrea Giraldo, F. & Castro Heredia, J. (2007). Buenaventura: Vulnerabilidad demográfica y exclusión social. En revista *Posiciones*, N° 1. Santiago de Cali: Universidad del Valle.
- Varela Barrios, E. (2002). Las políticas públicas portuarias en Colombia (1959 - 1993). Gestión, auge y desplome de la Empresa Estatal COLPUERTOS. Tesis para optar al título de Magíster en Historia Andina, Universidad del Valle.
- Vergés, J. (2003). Las privatizaciones de empresas públicas. Un estado de la cuestión con especial referencia al caso de España. En revista *Supervisión y Gestión de la Empresa Pública*. Documento 6. Barcelona.
- Viloria de la Hoz, J. (2000). De Colpuertos a las Sociedades Portuarias: los puertos del Caribe colombiano, 1990 – 1999. Documentos de trabajo sobre Economía Regional. Cartagena de Indias: Centro de Estudios Económicos Regionales - Banco de la República.