



CMA CGM

Hapag-Lloyd

Hapag-Lloyd

TRANSPORTE

Por: *Oscar Medina Mora**

Imagen: Según la CEPAL las exportaciones de América Latina y el Caribe caerán un 14% este año como consecuencia de la abrupta caída de los precios y la menor demanda. Tomado de: www.laizquierdadiario.com.mx/

LEY 1 DE 1991: ¿MEJOR MALO CONOCIDO QUE BUENO POR CONOCER?

El 31 de octubre de 1990, recién posesionado el gobierno de Cesar Gaviria los entonces ministros, Rudolf Hommes Rodríguez y Juan Felipe Gaviria, de Hacienda y Crédito Público y de Obras Públicas y Transporte, respectivamente, presentaron un proyecto de ley que sería conocido en el trámite legislativo como el Proyecto de Ley 107 de 1990. El mismo procuraba reestructurar un importante subsector de infraestructura con el objetivo final de facilitar la inserción de la economía colombiana en el mundo.

El entorno nacional era complejo y el global aún más. Internamente se desataba tal vez la más cruenta guerra entre el Estado

y la delincuencia organizada. Gracias a la falta de presencia del primero en zonas periféricas, tanto urbanas como rurales, la segunda había tomado el control de las instituciones y trataba de llegar al núcleo del poder en sus niveles más altos, en busca de incluirse socialmente gracias al dinero del narcotráfico (Duncan, 2014). Mientras tanto la nación colombiana urgida en identidad e ideología, y fraccionada en regiones, (Múnera, 2008) buscaba espacios de inclusión en una institucionalidad social tradicionalmente excluyente (Acemoglu y Robinson 2012). Cuarenta años de economía planificada y aislada, estructurada sobre el paradigma intervencionista de Keynes y las políticas de sugeridas desde la CEPAL por Prebisch, si bien



Imagen: Puerto de Barranquilla. Tomado de: <http://historiadelospuertosencolombia.blogspot.com.co/>



Imagen: Con la creación de la Superintendencia General de Puertos la Nación otorgó las primeras concesiones y comenzó a percibir ingresos por el uso de sus recursos costeros. **Tomado de:** www.supertransporte.gov.co/index.php/la-entidad/historia.html

habían logrado el avance de un país agrícola a una estructura preindustrial, también conllevaba una enorme carga de deuda pública, inflación y falta de competitividad.

Internacionalmente, las ideas de Milton Friedman, consignadas en su obra clásica de 1962, *Capitalism and Freedom*, fueron acogidas con entusiasmo en los programas económicos de Estados Unidos e Inglaterra, por Reagan y Thatcher, respectivamente y en consecuencia implementadas por el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional en los países, que como el nuestro, requerían financiación (Lüchiller, 2010). Según estas se debía procurar la reducción de la influencia estatal, principalmente respetando la libertad individual y focalizando al Gobierno en la tarea de hacer que los actores económicos privados cumplan las leyes, evitando que su intervención directa en tareas de producción de bienes y prestación de servicios y dando prioridad al funcionamiento de los mercados. Paralelamente, un trabajo constante e inteligente en los años 70's de Kissinger, diplomático nacido en Alemania y desarrollado en los Estados Unidos, mostraba sus resultados veinte años después e insertaba en la economía mundial al 30% de la población, los chinos, antes excluidos (Kissinger, 2012); y la reestructuración del bloque socialista, conocida como "Perestroika" y liderada por Mijaíl Gorbachov develaba el estrepitoso fracaso de la implementación de las ideas de Marx, en la Unión Soviética.

En ese turbulento momento interno y externo, los ministros antes mencionados argumentaban sobre la imperiosa necesidad de liquidar la poderosa COLPUERTOS, en razón a la baja eficiencia de sus operaciones y la necesidad de modernizar los terminales bajo su gestión: *"Las profundas transformaciones políticas que se han vivido en el mundo en los próximos años tendientes a la creación de un nuevo orden económico caracterizado por la integración económica, competitividad y aumento del comercio internacional, obligan a Colombia a definir una nueva política portuaria"*. Como igualmente reza la exposición de motivos del proyecto de ley, *"Las pérdidas del año 1989 no tienen antecedentes y ascendieron a \$14.333,50 millones"*; aunque la planta de personal había disminuido en el periodo 1982 a 1989 en 33%, la empresa para la época contaba con 8.850 empleados, siendo que de acuerdo a los patrones internacionales, debía ser de 3.700. De igual forma consta en la exposición de motivos de la ley, que existía un divorcio entre los intereses de la empresa y los sindicatos que había llevado a estipular cláusulas en las convenciones colectivas encaminadas a disminuir la productividad portuaria.

El resultado de la gestión fue la expedición, tres meses después, de la Ley 1ª de 1991, sobre la cual hay consenso nacional y reconocimiento regional, con relación a sus extraordinarios resultados que permitieron facilitar la competitividad e internacionalización de la economía colombiana y rescatar de las cenizas un



subsector económico que hoy es ejemplo de las mejores prácticas empresariales y del desarrollo empresarial.

No obstante múltiples aprendizajes durante estos 24 años de vigencia de la ley; el cambio del paradigma económico después de dos crisis, la de 1999 y la de 2008 (Krugman, 2009), la necesidad de reconstruir el Estado en procura de una mejor gestión institucional (Fukuyama, 2004) y el preguntarse ¿cuánto y cuándo Estado y cuánto y cuándo mercado? (Stiglitz, 2012), para evitar que las desigualdades que produce mecánicamente el capitalismo a ultranza, debiliten los valores meritocráticos en los que se fundamentan nuestras sociedades democráticas (Piketty, 2014), exigen responder el interrogante con que se titula este escrito.

Si bien el uso del refrán no es justo, para la situación, pues como se ha dicho la Ley 1 de 1991 es un cuerpo legal cuya ponderación a lo largo de sus veinticuatro años de existencia es irrefutable, es obvio que después de estas dos y media décadas tan dinámicas, nacional y globalmente, y de los profundos cambios en los escenarios de la actividad marítima y portuaria, que se avecinan, sea pertinente revisar aspectos relacionados con la visión de largo plazo de las políticas públicas orientadoras de los puertos, abandonando visiones parciales o modales para dar un paso adelante a una nueva perspectiva más integrada de las cadenas logísticas y sostenible ambientalmente (Pinto y Sánchez, 2014).

En este orden de ideas algunos temas que se deberán estudiar a fondo son:

1. El Contrato de Concesión Portuaria no orientado a la ocupación de los bienes de uso público, si no al desarrollo integral de nodos portuarios dentro de redes de suministro globales, enfocándose en la calidad de la prestación de los servicios pres-

tados y en las inversiones, más que en uso y goce de las playas y zonas de bajamar.

2. El análisis, ponderación, asignación y gestión de los riesgos propios de la actividad portuaria.
3. La reversión, entendida como una acción combinada de dos obligaciones la de restitución de los bienes de uso público entregados y la cesión gratuita de las inversiones ejecutadas sobre ellos.
4. La reconstrucción de una verdadera Autoridad Portuaria Nacional que armonice y coordine las diferentes entidades especializadas que intervienen en el sector, v.g. SuperTransporte, MinTransporte, ANI, INVIAS, CORMAGDALENA, DIMAR, DIAN, Comisión de Regulación de Servicios de Infraestructura y Transporte, etc
5. La Construcción de confianza entre el Estado y los inversionistas privados portuarios, nacionales e internacionales.

Lo anterior con el fin de preparar el sector para lo que se ha denominado Globalización 2.0 o una segunda etapa del proceso, que como hemos dicho recoge el aprendizaje institucional de los últimos 20 años.

Referencias Bibliográficas

- Acemoglu, Daron y Robinson, James. Por qué fracasan los países. ISBN 9789584232830. Editorial Planeta. 2012.*
- Duncan, Gustavo. Más que plata o plomo. El poder política del narcotráfico en Colombia y México. ISBN 9789588806761. Ed. Debate. 2014.*
- Fukuyama, Francis. La Construcción del Estado. ISBN 978-84-666-2943-0. Editorial Planeta. Imprelibros S. A. 2004.*
- Kisinniger, Henry. CHINA. ISBN 9789588613475. Editorial Debate. Barcelona España. 2012.*
- Krugman, Paul. De vuelta a la economía de la Gran Depresión y la Crisis del 2008. ISBN 9789584517326. Grupo Editorial Norma. 2009.*
- Lünchiller, René (Editor). Los 12 economistas más importantes de la historia. ISBN 9789584536112. Editorial Norma, 2010.*
- Múnera, Alfonso. El fracaso de la nación, Región, clase y raza en el Caribe colombiano (1717- 1821). ISBN 9789584218193. Ed. Planeta. 2008.*
- Piketty, Thomas. El capital en el siglo XXI. ISBN 9789583802263. Ediciones Fondo de Cultura Económica Colombia Ltda. 2014*
- Pinto, Francisca y Sánchez, Ricardo J. Nuevos escenarios de transporte marítimo. Los puertos requieren un cambio de gobernanza para consolidar su futuro. Boletín Marítimo y Logístico No 55. CEPAL. Diciembre de 2014.*
- Stiglitz, Joseph. El precio de la Desigualdad. ISBN 9789587584660. Taurus, 2012.*

Datos del Autor:

Académico y consultor internacional de temas marítimos y portuarios. Socio gestor y fundador de Empresa Multimodal S.A.S. y el Instituto de Telecomunicaciones Transporte y puertos- ITTP. Email:oscarmedi@gmail.com