

**El movimiento sindical portuario en la ciudad de Buenaventura. El sindicato
SINTEMAR en Puertos de Colombia, 1980 – 1991**

Juan David Bahamon Vidal

Trabajo de grado para optar al título de Historiador

Modalidad: Monografía

Asesor:

Rodrigo de J. García Estrada
Doctor en Historia

Universidad de Antioquia

Facultad de Ciencias Sociales y Humanas

Departamento de Historia

Medellín

2021

Dedicatoria

Este trabajo de grado está dedicado a nuestro padre celestial que nos da vida y salud para estar en pie en esta tierra. También lo dedico con amor a mis padres que me formaron con principios y valores para ser la persona que soy, y para seguir creciendo en todos los aspectos; muchos de mis logros se los debo a ustedes.

Agradecimientos

Primero, agradezco a la Universidad de Antioquia por haberme aceptado como parte de su comunidad académica durante mi época de estudiante, gracias a lo cual pude acercarme al conocimiento universal, a la ciencia y a la Historia. También a los profesores que me brindaron sus conocimientos, ya que de una u otra forma aportaron a mi crecimiento profesional.

Agradezco a mi asesor de tesis, Rodrigo de Jesús García Estrada por haberme dado la oportunidad de recurrir a su capacidad y conocimientos, y por la paciencia y el tiempo dedicado durante todo el desarrollo de la monografía. Así mismo, profundo agradecimiento al profesor Adalberto Palomeque por el tiempo dedicado y su orientación para llevar a un mejor fin este texto.

A mis padres por darme la mejor educación y lecciones de vida. En especial a mi padre Elpidio Vidal Angulo por haberme guiado y orientado con principios y valores, y que con constancia y esfuerzo todo se consigue. A mi madre Amalfi Vidal Angulo porque es una guerrera maravillosa, y sin su apoyo este proyecto no se habría logrado. A mis hermanos por su apoyo en todo momento.

Tabla de contenido

Introducción	5
Capítulo 1. Estado del arte y aspectos teórico-metodológicos	11
1.1. Introducción	11
1.1.1. Los pioneros: de mediados del siglo a la década de 1970	12
1.1.2. Cambio historiográfico de la década de 1980	14
1.1.3. Historiografía de las primeras huelgas y el surgimiento de Puertos de Colombia	19
1.1.4. Movimientos sindicales en Buenaventura	20
1.2. Elementos teórico-metodológicos	24
Capítulo 2. El contexto: sindicalismo portuario y políticas económicas en Colombia	27
2.1. Introducción	27
2.2. Antecedentes históricos del sindicalismo portuario 1920-1930	28
2.3. Modelo de desarrollo hacia adentro	32
2.4. Las políticas económicas latinoamericanas en el contexto de la Guerra Fría	34
2.5. Intervencionismo estatal y sindicalismo en Colombia	38
2.6. La introducción de las políticas neoliberales a Colombia	46
Capítulo 3. Historia y logros del sindicato SINTEMAR en Buenaventura	53
3.1. Caracterización del Pacífico sur de Colombia	53
3.2. Creación de Puertos de Colombia (Colpuertos)	55
3.3. El sindicalismo portuario en Buenaventura 1930-1980	58
3.4. El movimiento huelguístico del sector portuario en las décadas de 1970-1980	61
3.5. Colombia en las manos invisibles del mercado	68
3.6. El sindicalismo colombiano ante los retos del Neoliberalismo	72
3.7. El sindicalismo colombiano y SINTEMAR ante los procesos de privatización	75
3.8. Reforma portuaria y privatización de Colpuertos	79
Conclusiones	85
Fuentes y bibliografía	88

Resumen

La actividad portuaria en Colombia comenzó con la modernización de los puertos en las primeras décadas del siglo XX, bajo el control de una serie de compañías extranjeras que se hicieron cargo de las labores de reconstrucción, readecuación y mantenimiento de los viejos terminales. Además, ejecutaron las labores administrativas sin ninguna intervención significativa del Estado. Puertos de Colombia (Colpuertos), como una de las empresas estatales más importantes durante la última mitad del siglo XX, fue esencial para el desarrollo comercial y económico del país. Con la modificación de las políticas económicas que avanzaron hacia la apertura económica (políticas neoliberales) establecidas por los organismos multilaterales, los gobiernos que siguieron después del Frente Nacional llevaron a cabo el desprestigio del modelo basado en la estrategia de sustitución de importaciones, con el fin de reemplazarlo por uno basado en la apertura económica, estrategia que consistió en privatizar el sector productivo que estaba bajo la esfera del Estado.

Palabras claves: Puerto, Privatización, economía, modernización.

Abstract:

Port activity in Colombia began with the modernization of ports in the first decades of the 20th century, under the control of a series of foreign companies that took charge of the reconstruction, readjustment and maintenance of the old terminals. In addition, they carried out administrative tasks without any significant State intervention. Ports of Colombia (Colpuertos), as one of the most important state enterprises during the last half of the 20th

century, was essential for the commercial and economic development of the country. With the modification of the economic policies that moved towards economic opening (neoliberal policies) established by the multilateral organizations, the governments that followed the National Front carried out the discrediting of the model based on the import substitution strategy, in order to replace it with one based on economic openness, the strategy of privatizing the productive sector under the State.

Keywords: Port, Privatization, economy, modernization.

Introducción

La actividad portuaria en Colombia comenzó con la modernización de los puertos en las primeras décadas del siglo XX, bajo el control de una serie de compañías extranjeras que se hicieron cargo de las labores de reconstrucción, readecuación y mantenimiento de los viejos terminales. Además, ejecutaron las labores administrativas sin ninguna intervención significativa del Estado. Puertos de Colombia (Colpuertos), como una de las empresas estatales más importantes durante la última mitad del siglo XX, fue esencial para el desarrollo comercial y económico del país. Con la modificación de las políticas económicas que avanzaron hacia la apertura económica (políticas neoliberales) establecidas por los organismos multilaterales, los gobiernos que siguieron después del Frente Nacional llevaron a cabo el desprestigio del modelo basado en la estrategia de sustitución de importaciones, con el fin de reemplazarlo por uno basado en la apertura económica, estrategia que consistió en privatizar el sector productivo que estaba bajo la esfera del Estado.

La presente investigación se concentra en analizar la participación fundamental que tuvo el movimiento sindical portuario Sindicato de Trabajadores del Terminal Marítimo de Buenaventura (SINTEMAR - seccional Buenaventura) frente a las políticas neoliberales y la privatización de la empresa estatal Puertos de Colombia (Colpuertos), para construir la historia del sindicato de dicha empresa en su seccional de Buenaventura durante el período 1980-1991, haciendo énfasis en sus luchas, relaciones con la empresa, con otros sindicatos y con la sociedad bonaverense. La pregunta que guía esta investigación es: ¿Ante

la precarización de las condiciones laborales en los puertos colombianos durante el período 1980-1991, qué papel social, económico y político desempeñó el sindicato de Puertos de Colombia, SINTEMAR, seccional Buenaventura, ¿y cómo enfrentó la venta de la empresa?

Para responder a la anterior pregunta, los objetivos de esta monografía son: 1) Describir el contexto sociopolítico y gubernamental de las políticas neoliberales adoptadas en el periodo de estudio, así como su aplicación en los planes nacionales de desarrollo; 2) explorar cómo respondió el sindicalismo colombiano y en especial SINTEMAR ante los procesos de privatización; 3) identificar qué tipo de relaciones hubo entre SINTEMAR y los demás sindicatos y organizaciones del puerto sobre el Pacífico en sus luchas contra las políticas neoliberales.

En el contexto en que se estableció la empresa estatal Colpuertos, el Frente Nacional (1958 y 1974) se consolidaba como un régimen político que pretendía ser una salida a la inestabilidad política y una estrategia para apaciguar la violencia bipartidista de los años cincuenta. Con base a esta coalición entre el Partido Conservador y el Liberal, los cuales se alternaron el poder del Estado colombiano por 16 años, los gremios económicos tuvieron un respiro al recibir el apoyo estatal para la industrialización, para lo cual fue muy importante el papel del Instituto de Fomento Industrial (IFI), y se adelantó una política de sustitución de importaciones menores, esta última delineada con el llamado Plan Vallejo.¹

¹ Álvaro Tirado Mejía. *Los años sesenta. Una revolución en la cultura*. (Bogotá D. C, Penguin Random House Grupo Ed. S.A.S.), 395

En este contexto, en el gobierno de Alberto Lleras Camargo, por medio de la Ley 154 de 1959 se constituyó Colpuertos, como una entidad estatal jurídicamente autónoma domiciliada en Bogotá y encargada de “administrar, dirigir, organizar y explotar los terminales marítimos y fluviales”², por medio de la monopolización de las operaciones de cargue y descargue de las mercancías de los buques que atracaban en los principales puertos colombianos: Buenaventura, Tumaco, Barranquilla, Cartagena y Santa Marta. La empresa quedó bajo la supervisión directa del Ministerio de Obras Públicas y Transporte, y no hicieron parte de su ámbito de acción los muelles privados de Barranquilla y Cartagena, ni los puertos de Turbo y Coveñas, dedicados especialmente a la exportación de banano.

Durante la existencia de Colpuertos, los trabajadores formaron ocho sindicatos de base distribuidos en los cinco terminales marítimos, los cuales se agruparon en la Federación Nacional de Trabajadores Portuarios. Esta organización sindical portuaria ejerció una importante influencia en la administración de la empresa ya que presionó la adopción e implementación de políticas empresariales favorables para sus intereses laborales (salarios, número de trabajadores, horarios laborales, auxilios educativos, etc.)³.

Con la modificación de las políticas económicas que avanzaban hacia la apertura económica y el inicio de políticas neoliberales, los gobiernos que

² Jhon Jairo Martínez y Catalina Iregui Alcántara, “Análisis de los procesos de liquidación de algunas entidades del Estado”, *Economía Colombiana. Revista de la Contraloría General de la República* 293 (2002):76

³ Adalberto Palomeque García. *El surgimiento de una clase media alrededor de la empresa Puertos de Colombia en la ciudad de Buenaventura* (Universidad del Valle, 1998), 100

sucedieron el Frente Nacional se dedicaron a desprestigiar la estrategia de sustitución de importaciones, con el fin de reemplazarlo por el modelo basado en la apertura económica, estrategia que consistió en privatizar el sector productivo que estaba en la esfera del Estado.⁴ Esta transición hacia los principios neoliberales ocurrió el período 1975-1990 y trajo serias repercusiones en el sindicalismo portuario, especialmente en SINTEMAR, el sindicato mayoritario y con mayor influencia en Colpuertos.

En este orden de ideas, la década de los ochenta significó una ruptura en el sindicalismo portuario por la pérdida de fuerza y unidad de los trabajadores, que se manifestó en los recortes prestacionales, la modificación del sistema del salario al destajo, la disminución de la planta de personal, etc. Estos cambios respondieron a las políticas neoliberales de privatizar las empresas estatales para disminuir la intervención económica del Estado y aliviando la carga prestacional generada por los terminales marítimos, mermando costos laborales, régimen convencional y contratación colectiva.

El período abarcado tiene como año de inicio 1980, cuando se da una ruptura en el sindicato portuario y el gobierno nacional empieza a tomar las políticas neoliberales para privatizar la empresa estatal. El año de cierre es 1991, cuando el gobierno presidencial de César Gaviria liquidó a Colpuertos, que se empeñó en una política aperturista y de reforma constitucional, que se expresó con la expedición de la nueva Constitución Política de 1991. Lograda la

⁴ Cindy Viviana Aurora Moreno Monroy, *Buenaventura a la deriva: historia de un puerto en contravía de su pueblo 1945 hasta el presente* (Universidad del Valle, 2013), 60

aprobación de la nueva carta constitucional, el congreso aprobó la primera ley de dicho año que dio paso a la privatización de la gestión portuaria en Colombia⁵.

El contenido de la monografía está dividido en tres partes. En el primer capítulo se exponen las premisas historiográficas y teórico-metodológicas que sirvieron de base para el proceso investigativo cuyo resultado es la presente monografía. En el segundo capítulo se examinan los antecedentes históricos y políticos del movimiento sindical portuario en Colombia durante el siglo XX haciendo énfasis en sus luchas frente a las políticas neoliberales implantadas por el Gobierno nacional para privatizar la empresa pública. En el tercero se analiza el inicio de una complicada modernización de Colombia a través del modelo de sustitución de importaciones, que logró desarrollar y expandir la economía nacional además de insertarla en el mundo capitalista. El cuarto capítulo se enfoca en la lucha sindical llevada a cabo por SINTEMAR en Buenaventura, su cuestionamiento al declive operacional en los puertos con respecto a su modernización para privatizarlos y dar paso a las sociedades portuarias.

Capítulo 1. Estado del arte y aspectos teórico-metodológicos

1.1. Introducción

En este ejercicio historiográfico se abordarán trabajos significativos (libros, artículos de revista y tesis de grados, entre otros) para lograr una visión crítica y abrir perspectivas de investigación histórica. Este balance se organiza de forma cronológica: primero aquellos autores que trabajaron los movimientos

⁵ Edgar Varela Barrios. *Colpuertos: surgimiento, auge y desplome de una empresa estatal (1959-1991)*, (Cali: Universidad del Valle. Facultad de Ciencias de la Administración, 2008), 178

sindicales a nivel nacional en los puertos, antes del surgimiento de Colpuertos como empresa del Estado; además aquellos referentes al contexto político, social y económico en que surgió la empresa. La segunda parte, se enfoca en el análisis de los movimientos sindicales en Buenaventura en la empresa Colpuertos, haciendo énfasis en las diferentes problemáticas de los trabajadores. Este procedimiento permite tener una visión general de los procesos de la época, dado que Colpuertos nace como empresa estatal en 1959 y es vendida a Sociedades Portuarias en 1994.

1.1.1. Los pioneros: de mediados del siglo a la década de 1970

La investigación sobre el sindicalismo de los trabajadores portuarios en los puertos de Colombia, y específicamente en lo relacionado a la empresa pública Puertos de Colombia, permite visualizar que las primeras obras corresponden a mediados del siglo XX. Pero, hay una serie de autores pioneros que han trabajado los textos inicialmente publicados sobre historia sindical y política.

Desde la obra pionera de Ignacio Torres Giraldo *La cuestión sindical en Colombia* (1947), escrita en 1946 a raíz de la huelga del río Magdalena iniciada en 1945 y que dedica a los dirigentes sindicales del país. En el texto presenta un ensayo enfocado en la formación, desarrollo y organización profesional de la clase obrera, analiza el pasado colombiano a corta distancia, donde trata una dimensión de las masas populares del país. La cuestión sindical, tiene como finalidad teórica tratar la ideología del proletariado colombiano, mostrar a la

clase obrera en su formación y luego en su organización y lucha por sus intereses y sus aspiraciones.⁶

Para finales de los años sesenta y setentas se presentan varias publicaciones esenciales como la de Miguel Urrutia con su texto *Historia del Sindicalismo en Colombia* (1969), Su análisis lo realiza desde la sociedad de los artesanos hasta el sindicalismo bajo el Frente Nacional. En su enfoque cualitativo prioriza el papel del Estado en la promoción de los sindicatos. Este texto resulta útil para explicar las relaciones del movimiento sindical con el Estado a partir de su reglamentación⁷. En cuanto a lo cuantitativo presenta tablas con registros de números de sindicatos, cifras de obreros desempleados que tuvieron que viajar a otros departamentos por oportunidades laborales.

Recurrió a documentos oficiales y fuentes estadística tales como: Anuario Nacional General de Estadísticas, Asociación Nacional de Industriales, Banco de la República, “Cuentas Nacionales” (mimeografiado). Periódicos y revistas: *Acción Liberal* (1934-39-1927), *El Bolchevique* (1934-35), *Diario Oficial*, (1946), *El espectador*.⁸

Seguidamente, Edgar Caicedo en *Historias de las luchas sindicales en Colombia* (1971), abarca desde el período de formación del movimiento sindical a principios del siglo XX, hasta sus desarrollos finales de la década del setenta. Con un enfoque marxista analiza las luchas reivindicativas de la clase obrera en su articulación socioeconómica y política de

⁶ Ignacio Torres Giraldo. *La cuestión sindical en Colombia* (Bogotá: Coopnalgraficas,1947), 131

⁷ Miguel Urrutia Montoya, *Historia del sindicalismo en Colombia*, (Medellín: editorial La Carretera,1976), 289

⁸ Montoya, *Historia del sindicalismo en Colombia*, 289

la historia del país.⁹ En cuanto a lo cuantitativo presenta tablas que muestran los registros de población que brindan los censos.

Daniel Pécaut *Política y sindicalismo en Colombia* en (1973), hace un trabajo de carácter cualitativo que se enfoca en describir la manera como la dependencia, en sus diferentes formas, se expresa a través de las características de la dominación interna, del Estado y, de manera más general de las relaciones sociales. Es esencial para esclarecer los vínculos de los sindicatos con el Estado durante el periodo 1930-1960. El concepto que utiliza el autor para el desarrollo del tema es “dependencia” como el resultado ejercido por las naciones dominantes sobre las naciones dominadas, explica Pécaut “que los presentan como una variable exterior a las sociedades sobre las cuales ejerce y se sitúa una relación de nación a nación, a riesgo de dejar en segundo plano la dominación interna sobre la cual se apoya en las naciones dependientes”¹⁰. Las fuentes utilizadas fueron documentos de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), Boletines de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI), Centro de Investigaciones Económicas (CIE) Universidad de Antioquia, así mismo utilizó diarios como *El tiempo*, sin embargo, el autor no presenta un listado de fuentes ni bibliografía al final de su libro.

1.1.2. Cambio historiográfico en la década de 1980

En los años ochenta Ricardo Sánchez en *Historia política de la clase obrera en Colombia* establece una visión diferente a la de los pioneros de los estudios sindicales en Colombia. Allí plantea que “hay una tendencia generalizada a enfocar la historia de la clase obrera como una historia sindical o

⁹ Edgar Caicedo, *Historia de las Luchas Sindicales en Colombia*, (Bogotá: Ediciones CEIS 1971), 210

¹⁰ Daniel Pécaut, *Política y sindicalismo en Colombia* (Bogotá: editores La Carretera 1973), 286.

determinada por la legislación laboral. Igual la que pretende confundir y por ende reducir la historia de la clase a la historia de un partido político de la misma”.¹¹ Por lo tanto, su argumento es que no existe una historia sindical ni laboral de la clase obrera. Su historia no puede ser pensada y explicada sino en relación con el conjunto de la sociedad y del Estado, y, por lo tanto, su historia es la lucha de clases. En su análisis da importancia a las ideas del movimiento obrero, es decir, a sus programas y plataformas; resalta los momentos en que la clase obrera logró su unidad sindical, el logro de la Central Única como ocurrió con la fundación de la CON primero y luego con la Confederación de Trabajadores de Colombia (CTC).

Por otro lado, Mauricio Archila en el libro *Cultura e identidad obrera en Colombia 1910-1945* (1991), analiza la formación de la clase obrera colombiana, asumiendo que el nacimiento de la clase obrera se produjo a principios del siglo XX, con el desarrollo transportador y manufacturero, prolongándose hasta los comienzos de los años treinta cuando se inicia su consolidación como clase. Concluye de acuerdo con los historiadores laborales, que hacia 1945, momento de aguda confrontación social en el plano interno llevó a la crisis al sindicalismo hasta el momento construido.¹² Archila deja de lado los primeros brotes de la violencia, cuyas raíces yacen en años previos. El problema en el cual se centra la investigación de la formación de la clase obrera colombiana, como construcción

¹¹ Ricardo Sánchez Ángel. *Historia política de la clase obrera en Colombia*, (Bogotá: Rosa Roja, 1982) 234

¹² Mauricio Archila Neira. *Cultura e identidad obrera: Colombia, 1910-1945* (Bogotá: Cinep, 1991) 475

de identidad de clase que se elabora en la experiencia de los obreros, sin olvidar los condicionamientos estructurales.

Con respecto a las fuentes, en primera instancia, el autor recurrió a la gran prensa nacional y regional para detectar las imágenes que las elites transmitían sobre los obreros. Este tipo de prensa le ofreció información sobre el contexto histórico en el que surgía la clase obrera, también sobre sus condiciones de existencia y sus luchas reivindicativas: *El Bolchevique*, Bogotá, 1934-1935; *El comunista*, Cartagena, 1910; *El Correo Liberal*, Medellín 1920-1930; *Acción Obrera*, Barrancabermeja, 1934, *Avance*, Medellín, 1937.

Autores como Sergio Paolo Solano y Renán Vega Cantor, orientan sus investigaciones a los sindicatos portuarios y la formación de la clase obrera en los puertos, no solo del Caribe colombiano, sino también en los puertos del río Magdalena. En lo que se refiera a Sergio Paolo Solano en *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930* (2001), hace un análisis cualitativo de la vida portuaria en su condición de escenario de formación del sector de la clase obrera costeña, y en consecuencia el conflicto social que más marcó a Barranquilla, Santa Marta y Cartagena en la mitad del siglo XX, así mismo a las poblaciones que dependían del tráfico marítimo internacional y llevado a cabo por las arterias fluviales.¹³ Recurrió no solo a los archivos históricos del departamento de Bolívar y Atlántico sino también del país, como el Archivo General de la Nación, Contraloría General de la República, boletines

¹³ Sergio Paolo Solano de las Aguas, *puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930*. (Cartagena: Ministerio de Cultura, 2003)

estadísticos del departamento de Bolívar, compilación de documentos referentes a los bienes del departamento y a otros asuntos del ramo de hacienda, y los periódicos *La Gaceta*, *El Pueblo*, *El Siglo*.

En el caso de *Gente muy rebelde. Protesta popular y modernización capitalista en Colombia: (1909-1929)* (2002), Renán Vega, centra su análisis en el contexto de la irrupción de la modernización capitalista, la cual se desarrolla principalmente en términos económicos (como modernización), antes que en el plano cultural, político y social (como modernidad). Como objetivo principal hace hincapié en el impacto que la movilización social tuvo en la erosión de la hegemonía conservadora y en el triunfo del partido Liberal en 1930.¹⁴ Presenta cuadros en relación con las concesiones petroleras existentes en Colombia en 1927, sobre la evolución demográfica de los principales puertos del río Magdalena la expansión cafetera y el sector petrolero.

Vega Cantor toma conceptos utilizados por George Rudé en el libro *Protesta popular y revolución en el siglo XVIII*, que son fundamentales para su investigación tales como: los tipos de disturbios, las formas de acción, la espontaneidad de las masas, las motivaciones y la ideología de la agitación; dado que los disturbios que se presentaron en Colombia a principios del siglo XX siguieron dichos mecanismos. Recurrió a fuentes del Archivo General de la Nación – documento del Fondo Ministerio de Gobierno, Archivo Presidencia de la República: Despacho Señor presidente, Secretaria General, así mismo,

¹⁴ Renán Vega Cantor, *Gente muy rebelde. Protesta popular y modernización capitalista en Colombia (1909-1929)*. (Bogotá: Ed. Pensamiento Crítico, 2002), 318

publicaciones periódicas *Anales de la Cámara de Representantes*, *Anales del Senado*, *Antioquia Industrial*, Medellín, 1906, *Avance a la Saeta*, Honda, 1909, *Boletín de la Oficina, General del Trabajo*, Bogotá, 1929-1934, *Boletín de Minas y Petróleo*. Bogotá, 1929–1930.

Edgar Varela en su trabajo de grado *Colpuertos: surgimiento, auge y desplome de una empresa estatal (1959-1991)* (2008) analiza el proceso político de modernización de la gestión portuaria en Colombia: en el período en que dicha actividad estuvo a cargo de una empresa estatal creada expresamente para tal fin. Se exponen los hilos de la compleja historia empresarial de COLPUERTOS, creada a finales de la década de los años 50, mostrando cómo hizo parte de un espíritu de época que propulsó el Estado empresarial¹⁵. Una de las temáticas del autor es la política pública, que se entienden usualmente “al Estado en acción”. Varela utilizó documentos de la junta directiva de la empresa Puertos de Colombia, Anales del Congreso de la República de Colombia, el anuario de comercio exterior colombiano, la *Revista informativa de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. 1995-2008*. También emprendió una labor etnográfica que básicamente consistió en recoger los testimonios de los principales actores de la crisis en Colpuertos al final de la década de los 80 y comienzo de los 90, especialmente en el sector sindical.

El artículo de Thiago Pereira sobre “Los *trabajadores portuarios en Colombia: trabajo, sindicalismo y retos*” (2015), hace un análisis a partir de las transformaciones insertadas en el interior del mundo del trabajo por el

¹⁵ Barrios. *Colpuertos: surgimiento, auge y desplome de una empresa estatal (1959-1991)*, 248

neoliberalismo, analiza las afectaciones a los trabajadores colombianos, específicamente los portuarios, en relación con el proceso de modernización portuaria. Pues la modernización significó nuevas formas de gestión y control sobre los puertos, así como para el trabajo. Como resultado para los trabajadores se tuvo un conjunto de estrategias de precarización del trabajo, como ejemplo: políticas antisindicales, bajas remuneraciones, tercerización, trabajo informal.¹⁶

1.1.3. Historiografía de las primeras huelgas y el surgimiento de Puertos de Colombia

Edgar Caicedo plantea que las acciones reivindicativas importantes y combativas de las organizaciones sindicales están asignadas por las condiciones de origen del proletariado colombiano, de acuerdo con el desarrollo histórico del capitalismo en el país. De hecho, las primeras luchas y organizaciones sindicales se originaron entre los trabajadores de los puertos marítimos del río Magdalena y los ferroviarios que se extendieron luego entre los trabajadores de los enclaves económicos del imperialismo en Colombia.¹⁷ La más temprana acción proletaria de que se tiene noticia ocurrió en febrero de 1910, Durante cinco días se llevó a cabo una importante huelga de braceros portuarios, obreros de construcción, transportadores y ferroviarios desde Calamar (Bolívar) hasta Barranquilla.

Por su parte, Miguel Urrutia plantea que el anarcosindicalismo no tuvo tanta fuerza en Colombia mientras que en Argentina, Chile y Brasil los inmigrantes españoles e italianos introdujeron la ideología anarcosindicalista en las organizaciones obreras. En Colombia fue posible el desarrollo autóctono de los sindicatos, con alguna influencia de los comunistas

¹⁶ Thiago Pereira de Barros. “Trabajadores portuarios en Colombia: *Trabajo, sindicalismo y retos*”. *Mundo Do Trabalho. Revista Pegada* (19 (2018)

¹⁷ Caicedo, *Historia de las Luchas Sindicales en Colombia*, 64.

que empezaban a organizarse, según Ignacio Torres Giraldo.¹⁸ En los puertos del Caribe y del río Magdalena, donde los trabajadores tenían mayor contacto con el mundo exterior, las organizaciones obreras sí absorbieron las ideologías del sindicalismo extranjero.¹⁹ Entre los trabajadores portuarios se desarrolló el sindicalismo bajo la influencia de ideas anarquistas y socialistas. Fueron los primeros en hacer uso del arma de la huelga.

Hay que tener en cuenta, que en los años veinte en los diversos puertos del río Magdalena, había influencias ideológicas, entre las que sobresalían el socialismo, el anarquismo, el comunismo. Según Renán Vega, esto expresaba una valoración romántica de la lucha social para reivindicar la dignidad de los trabajadores.²⁰ Vega resalta que en algunos puertos del río Magdalena se gestaron varios hechos: “el anticlericalismo, influencias directas de las posturas radicales, y actualizados por los discursos socialistas y anarquistas; el antiimperialismo y el nacionalismo, como expresión de las luchas obreras y populares que se debían enfrentar a capitalistas de tipo transnacional; de presión para mejorar la calidad de vida y las condiciones laborales...”²¹

1.1.4. Movimientos sindicales en Buenaventura

Adalberto Palomeque en su tesis de grado de 1998 estudia el surgimiento de una clase media entre los trabajadores de la empresa Puertos de Colombia en la ciudad de Buenaventura. Estableció dos objetivos principales para el desarrollo de la investigación: 1)

¹⁸ Ignacio Torres Giraldo, *Los inconformes: Historia de la Rebeldía de las masas en Colombia*, (Bogotá: Latina, 1978), 45

¹⁹ Miguel Urrutia Montoya, “El Socialismo y las Organizaciones Sindicales”, *Historia del Sindicalismo en Colombia*, (Medellín: editorial La Carretera, 1976), 79

²⁰ Renán Vega Cantor, *Gente muy rebelde: Protesta popular y modernización capitalista en Colombia (1909-1929)*, 235

²¹ Renán Vega Cantor, *Gente muy rebelde: protesta popular y modernización capitalista en Colombia (1909-1929)*, 236

describir el proceso del surgimiento de un grupo social alrededor de esta empresa en la ciudad de Buenaventura. 2) Analizar los factores que hicieron posible el surgimiento de un grupo social alrededor de la misma.

La metodología aplicada por el autor fue un estudio exploratorio, descriptivo e interpretativo, con base en una revisión documental y entrevistas. Entrevistó a profundidad a los diferentes actores sociales, residentes en las ciudades de Buenaventura y Cali, relacionados con la actividad portuaria. Respecto a las fuentes primarias hizo uso de archivos de prensa: *El País*, *El Tiempo*, *Pacífico al Día*, así mismo, información de entidades gubernamentales como el DANE, Sociedad portuaria Regional de Buenaventura, Buenaventura Datos y Cifras, Empresa Puertos de Colombia.

Palomeque resalta que las huelgas y conflictos en el terminal marítimo de Buenaventura se remontan hacia las décadas de los años 30, 40 y 50s, bajo la administración de los Ferrocarriles Nacionales, periodo en el cual se presentaron muchas protestas de los trabajadores por los despidos y sanciones injustificadas que realizaban los directivos y caporales al servicio de la empresa. Uno de los primeros mecanismos iniciales de protestas del trabajador portuario fue la renuncia a la empresa y el regreso al campo a las actividades agrícolas y mineras.²²

Cindy Moreno en su monografía “Buenaventura a la deriva: Historia de un Puerto en contravía de su pueblo 1945 hasta el presente” (Universidad del Valle, Cali, 2013), intenta explicar el proceso incompleto de modernización ocurrido en Buenaventura, en el que a pesar de lograr adquirir avances tecnológicos en el movimiento portuario desde mitad de siglo XX,

²² Palomeque, *El surgimiento de una clase Media alrededor de la empresa Puertos de Colombia en la ciudad de Buenaventura*, 100

la ciudad y sus habitantes no han sido testigos del próspero devenir, por el contrario, han vivido y viven carentes de bienestar social. Así mismo, reflexiona sobre por qué durante todo el siglo XX y el presente siglo XXI no se ha logrado un desarrollo democrático, incluyente, en la región. La metodología utilizada por la autora fue investigar la legislación portuaria aprobada por el Congreso, desde 1959 año en que se creó Colpuertos hasta el 1991 año en que se liquidó y surgieron las sociedades portuarias. Las fuentes primarias que utilizó fueron: *Anales del Congreso*, diario *El País*, *diario Oficial*, Planes Nacionales de Desarrollo desde 1970 hasta el 2006, y los documentos de Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES.

Millán Echeverría en el libro *Buenaventura: un puerto sin comunidad* (2015), hace una investigación como respuesta a la solicitud recibida por parte de la Minga por la memoria histórica, para emprender un proceso de reconstrucción de memoria que posibilite ampliar la comprensión y la explicación de las razones que han conducido a la continuidad y degradación actual de la disputa armada en la ciudad puerto, así como comprender desde la voz de sus víctimas el significado atribuido al contexto y el impacto generado en sus vidas. Allí plantea que la dinámica económica del puerto con la llegada de la empresa pública de Puertos de Colombia permitió una interacción entre la población y la empresa, e influyó en los ámbitos políticos, sociales y laborales de la población bonaverense. Así mismo, se hizo posible la vinculación de más cinco mil trabajadores nativos de la región lo cual fortaleció el surgimiento de una elite política y la construcción de una fuerte organización sindical²³.

La investigación de Millán estudia, en el periodo 2000 a 2013, cómo se relacionan las dinámicas económicas, políticas y socioculturales con la forma como se ha manifestado el

²³ Echeverría. *Buenaventura: Un Puerto Sin Comunidad* (Bogotá: Centro Nacional de Memoria, 2015), 438

conflicto armado en el territorio —el tipo de actores, los repertorios de violencia utilizados, la dinámica de disputa y las formas de resistencia desarrolladas por la población—. La metodología de la investigación es cualitativa y estuvo relacionada con los registros sistemáticos de observación etnográfica, la utilización de herramientas del método biográfico, de la entrevista en profundidad y de los talleres de memoria colectiva. A su vez, el trabajo investigativo fue desarrollado de manera concomitante con el impulso de estrategias de visibilización en el ámbito nacional de la incidencia política sobre la crisis de derechos humanos que vivía el puerto.²⁴

Concluye que la empresa estatal Colpuertos es un indicativo para el progreso y desarrollo nacional entre 1960 y 1975 un periodo de prosperidad basado en la exportación de bienes de consumo y bienes intermedios, pero este avance económico no conllevó el bienestar de la ciudad de Buenaventura, ya que la ciudad no ha sido incluida en los planes de desarrollo político, económico y social de la región. Los problemas político-administrativos que se presentaron no solo en el puerto de Buenaventura sino también en los otros puertos del país basados en los intereses privados en contra del patrimonio público conllevó a la liquidación de Colpuertos y a la promoción de una entidad privada llamada Sociedad Portuaria.²⁵ Con la privatización de Colpuertos en 1994 y la creación de Sociedades Portuarias para administrar los puertos, se produjo un corte en los procesos de movilidad social en la población de Buenaventura. En el sentido que el trabajador portuario no labora en forma estable, no tiene la seguridad social que le ofrecía Puertos de Colombia, es decir, que las condiciones laborales del trabajador cambiaron drásticamente. Las cooperativas

²⁴ Echeverría, *Buenaventura: Un Puerto Sin Comunidad*, 21

²⁵ Moreno, *Buenaventura a la deriva: historia de un puerto en contravía de su pueblo 1945 hasta el presente*, 187

portuarias casi siempre hacen contratos de trabajo a seis meses, no le brindan al trabajador ninguna seguridad social, ni les brinda los elementos necesarios para realizar sus labores, como uniformes, calzados, y no reciben un salario a de acuerdo con lo exigido por la ley.²⁶

1.2. Elementos teórico-metodológicos

La investigación tiene como objetivo mostrar los diferentes enfoques en que se encasilló el sindicalismo portuario y por ende cómo ha sido valorada su acción colectiva. El concepto de sindicalismo se entiende como una organización de trabajadores para la defensa de sus derechos laborales o “acción colectiva para proteger y mejorar el nivel de vida propio por parte de individuos que venden su fuerza de trabajo”.²⁷ Es un fenómeno que surge, desde la mirada de Bobbio, como una reacción a la situación obrera en la industria capitalista, también representa una fuerza de cambio de toda sociedad, se traduce en organizaciones que gradualmente se sujetan a las reglas de una determinada sociedad, pero está animado por fines que trascienden a las mismas organizaciones y que a menudo entran en contradicciones con la misma. El sindicalismo gestiona y alimenta el conflicto dentro y fuera de la empresa, pero canaliza al mismo tiempo la participación social y política de amplias masas, contribuyendo así a integrarlas en la sociedad.²⁸

Bobbio plantea el paso del “sindicalismo del oficio” al “sindicalismo industrial”, como una ampliación progresiva de la acción de defensa económica a nuevos grupos de obreros carentes de capacitación profesional. Por ende, el sindicalismo industrial establece sus premisas en la fase de industrialización extensiva que diversos países occidentales

²⁶ Palomeque, *El surgimiento de una clase Media alrededor de la empresa Puertos de Colombia en la ciudad de Buenaventura*, 36

²⁷ Norberto Bobbio y Nicola Matteucci, eds.1, *Diccionario de política*, (México: Siglo XXI Editores, 1981), 1446

²⁸ *Diccionario de política*, 1446

conocieron a principios del siglo XX, y que ha ubicado en la producción industrial a grandes masas sin oficio y sin tradición obrera. Sin embargo, comparado con la hostilidad de las viejas organizaciones sindicales y en una situación débil en el mercado de trabajo, este tipo de sindicalismo no logra volverse hegemónico sino después de que se verifica otro fenómeno: la introducción de nuevas tecnologías y el empuje hacia la racionalización de la producción.²⁹

Con respecto a la definición o conceptualización de sindicato se establece que es una agrupación de trabajadores, de diversos sectores de la producción, que tiene como finalidad la defensa de los intereses económicos y profesionales, tanto en el aspecto individual como colectivo. La actividad de los sindicatos no se comprende tan solo en el orden laboral, sino que se extiende a lo social, y en los últimos tiempos, a lo artístico y cultural; pero predominando al aspecto de mejoría económica.³⁰ El sindicalismo es su base ideológica que introduce bases para la defensa de intereses de los trabajadores asalariados, subordinados y dependientes.³¹ Los sindicatos se organizan para el mejoramiento de los intereses económicos y sociales de sus integrantes. Así mismo, para velar los aspectos de representatividad, circunscritos dentro de lo contractual: ser custodio del cumplimiento del contrato de trabajo individual, de la convención colectiva y todo lo concerniente a lo que es la norma laboral.

Mauricio Archila destaca que la clase obrera está integrada por todos aquellos trabajadores del campo o la ciudad que laboran directamente los medios de producción y dependen básicamente de un salario para reproducirse. Esta definición tiene en cuenta a los asalariados de los talleres artesanales (históricamente designados como “obreros”),

²⁹ *Diccionario de política*, 1449-1550

³⁰ Andrés Serra Rojas, eds.2, *Diccionario de ciencia política* (Barcelona: Fondo de Cultura Económica, 1998)

³¹ *Diccionario de ciencia política*, 885

jornaleros agrícolas, trabajadores manufactureros, de los medios de transporte y la minería. Sin embargo, deja de lado a otros sectores asalariados como empleados de “cuello blanco” profesionales, educadores, mandos medios de las empresas y a trabajadores que viven de su propiedad por muy pequeña que sea.³²

El sindicato vertical es un tipo de organización en el que una central sindical controla a todos los sindicatos de trabajadores que operan en el país, y tiene carácter público. El Estado interviene directamente en la organización y funcionamiento de los sindicatos. Los dirigentes de estos son funcionarios públicos.³³

Una noción que es necesario aclarar es el neoliberalismo, una corriente liberal que apareció después de la Primera Guerra Mundial y de la Revolución rusa. En las décadas de los setenta y ochenta vuelve a aparecer una corriente neoliberal surgida de un grupo de intelectuales conocidos como la escuela de Chicago, de la que era su principal representante Milton Friedman.³⁴ El neoliberalismo comprende como características principales el libre mercado, eliminar el gasto público por los servicios sociales, desregulación, privatización, eliminación del concepto “público” o de “comunidad”. El neoliberalismo económico aprovecha la oportunidad para diagnosticar que la excesiva regulación económica desestimula la libre circulación de bienes y capital, elementos necesarios para dinamizar el libre mercado.³⁵

El presente trabajo de investigación pretende acercarse al origen y desarrollo del sindicalismo portuario en Puertos de Colombia, específicamente en Buenaventura, en el

³² Mauricio Archila Neira. *Cultura e identidad obrera: Colombia, 1910-1945*, 17

³³ *Diccionario de ciencia política*, 1168

³⁴ *Diccionario de ciencia política*, 775

³⁵ José Vargas Hernández. “Liberalismo, Neoliberalismo, Postneoliberalismo” *Departamento de Antropología. Universidad de Chile. Revista Mad*, 17 de septiembre (2007), 66-89

período 1980-1991. Por su naturaleza, es una investigación cualitativa que busca analizar el problema mediante la interpretación y comprensión hermenéutica de los procesos y resultados de cómo respondió el sindicalismo colombiano y en especial SINTEMAR ante los procesos de privatización. Por sus objetivos, será un estudio descriptivo y explicativo. Con relación a las fuentes, es una investigación tanto de campo como documental. Se realizó trabajo de campo para entrevistar a algunos autores que hicieron parte del sindicato de SINTEMAR en Puertos de Colombia. Entre las fuentes que se utilizarán se encuentran archivos como las Actas de la junta directiva de la empresa Puertos de Colombia, y Anales del Congreso de la República de Colombia. También se utilizaron publicaciones periódicas tales como: *El Tiempo*, *El Espectador*, *El Diario Oficial*, y el diario *El País*.

Capítulo 2. El contexto: sindicalismo portuario y políticas económicas en Colombia

2.1. Introducción

Los procesos que permiten entender el surgimiento del sindicalismo portuario en Colombia a comienzos del siglo XX, tienen mucho que ver con la influencia de ideas socialistas, anarquistas y en especial del anarcosindicalismo en el Caribe, que le dieron un sello particular al sindicato portuario en sus luchas por los derechos laborales en los terminales marítimos. La consolidación del sindicato de SINTEMAR en la empresa Puertos de Colombia será el objeto de este apartado, que se centrará entre los años 1920-1990, período en el que se iniciaron las acciones sindicales frente a las represiones y abusos del gobierno colombiano sobre los trabajadores, no solo en los puertos sino también en las

diferentes industrias; cuando el movimiento sindical colombiano, al enfrentarse al proceso de globalización neoliberal, buscó adecuarse a los cambios mundiales y la coyuntura interna de ese entonces.

2.2. Antecedentes históricos del sindicalismo portuario 1920-1930.

Las acciones reivindicativas importantes y combativas de las organizaciones sindicales están signadas por las condiciones de origen del proletariado colombiano y por el desarrollo histórico del capitalismo en el país. De hecho, las primeras luchas y organizaciones sindicales se originaron entre los trabajadores de los puertos del río Magdalena y los ferroviarios, y se extendieron entre los trabajadores de los enclaves económicos de capital extranjero en Colombia.³⁶ La más temprana acción proletaria de que se tiene noticia ocurrió en febrero de 1910, durante cinco días se llevó a cabo una importante huelga de braceros portuarios, obreros de construcción, transportadores y ferroviarios desde Calamar (Bolívar) hasta Barranquilla.³⁷

Para 1918 estallaron nuevamente huelgas reivindicativas de los trabajadores de los puertos de Barranquilla y Cartagena. En esta última ciudad, la lucha sindical fue organizada por la “Sociedad de Artesanos y Obreros” en la que participaron más de mil obreros. También en Santa Marta los trabajadores portuarios entraron en paro para expresar solidaridad con los trabajadores del ferrocarril que venían cumpliendo una huelga. Sin embargo, se recalca el hecho de que toda la infraestructura del país, las vías de comunicación férreas, el río

³⁶ Caicedo, “Etapas históricas del movimiento sindical”, 64

³⁷ Caicedo, “Etapas históricas del movimiento sindical”, 64

Magdalena y los puertos del mar se ajustaban a las relaciones de dependencia colonial impuesta por el imperialismo. Los ferrocarriles en lo fundamental habían sido construidos y eran explotados mediante concesiones de firmas inglesas.³⁸

En los puertos de la costa Caribe y del río Magdalena, donde los trabajadores tenían mayor contacto con el mundo exterior, las organizaciones obreras sí absorbieron las ideologías del sindicalismo extranjero,³⁹ así mismo, entre los trabajadores portuarios se desarrolló el sindicalismo bajo la influencia de ideas anarquistas y socialistas. Otro factor que favoreció la temprana organización de los trabajadores portuarios y del transporte, fuera del contacto con el mundo externo, fue que en estos sectores estaba la mayor concentración de asalariados.

En los puertos, las condiciones del trabajo eran menos atractivas y los salarios no eran altos. Los trabajadores en esas regiones siempre habían sido más receptivos al cambio y la influencia extranjera, y el contacto con los marinos anarquistas y socialistas del exterior probablemente fue una buena educación en asuntos sindicales. La primera serie de grandes huelgas en la historia del país se limitó a los puertos de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta.⁴⁰ El Decreto del Gobierno para controlar la huelga de los trabajadores del puerto en Cartagena en 1918⁴¹ se hizo posible conocer las características del movimiento. En primer lugar, parece que los agitadores extranjeros estaban presentes y que los líderes

³⁸ Caicedo, "Etapas históricas del movimiento sindical", 65

³⁹ Urrutia, "El Socialismo y las Organizaciones Sindicales", 284

⁴⁰ Urrutia, "El Socialismo y las Organizaciones Sindicales", 80

⁴¹ Roberto González Arana e Ivonne Molinares Guerrero, "Movimiento obrero y protesta social en Colombia. 1920-1950" *Revista Historia Caribe* Junio (2013): 167-193

no eran obreros, lo que permite entender las prohibiciones consignadas para extranjeros y personas extrañas a la clase obrera. Segundo, como los líderes de la huelga trataron de hacer un paro general en toda la ciudad, y el movimiento no pareció haber tenido propósitos claros y definidos, por ello se tuvo la impresión de que fue una huelga organizada por el anarcosindicalismo.⁴²

Las condiciones de los trabajadores de las embarcaciones y de los puertos del río Magdalena eran muy precarias, dado que la función en los puertos consistía en el cargue y descargue de mercancías, el mantenimiento, abastecimiento y cuidado de las bodegas. En estas labores se destacaban los braceros, trabajadores sin ningún tipo de especialización ni conocimiento previo, con condiciones de trabajo muy inestable.⁴³ Renán Vega resalta que en algunos puertos del río Magdalena se gestaron varios hechos como: “[...] el anticlericalismo, las influencias directas de posturas radicales, el antiimperialismo y el nacionalismo como expresión de las luchas obreras y populares que se debían enfrentar a capitalistas de tipo transnacional [...]”⁴⁴. Entre los puertos del río Magdalena donde se configuraron estas formas de pensar en contravía del proyecto clerical y conservador predominante, se encontraban los de Girardot, Honda, La Dorada, Puerto Berrio, Puerto Wilches, Calamar, entre otros. Además, la influencia de personas que venían de otras zonas del país y del exterior les daba un carácter cosmopolita a todos esos lugares. De hecho, predominaba la incredulidad frente a las formas de control monolítico de la

⁴² Urrutia, “El Socialismo y las Organizaciones Sindicales”, 81

⁴³ Vega, *Gente muy rebelde protesta popular y modernización capitalista en Colombia (1909- 1929)*,235

⁴⁴ Vega, *Gente muy rebelde protesta popular y modernización capitalista en Colombia (1909- 1929)*,236

Iglesia católica y eran evidentes la rebeldía y el rechazo a las formas de dominación económica y social ejercidas por las compañías extranjeras.⁴⁵

Sergio Paolo Solano destaca que en los puertos del Atlántico para 1928 los braceros exigieron a las empresas que los dotaran de maquinaria para movilizar las cargas más pesadas, dado que la fuerza física estaba en el tráfico comercial en subir y bajar pesados fardos a los vapores fluviales y marítimos, y transportarlos a las bodegas de empresas y al comercio en general. Sin embargo, el no contar con las medidas de seguridad industrial y los dispositivos mecánicos para mover la carga, esto generaba una disminución laboral debido a que el sobre esfuerzo físico dejaba secuelas graves en el cuerpo (malformaciones, escoliosis, hernias y afecciones cardiacas).⁴⁶ Los braceros llegaron a constituir el grupo social que más sobresalía en la vida portuaria debido a la creciente demanda de trabajo no calificado que atraía a jóvenes de los estratos más bajos de la población.

Los flujos migratorios durante los primeros decenios del siglo XX se convirtieron en un factor de presión sobre la oferta laboral, la baja calificación y la competencia por conseguir trabajo, generó una imagen en la que parecía como un grupo sin cohesión social. El cambio solo se lograría con la construcción de un discurso auto identificadorio y con la creación de sindicatos y cooperativas, y los mismos conflictos correlativos al proceso de formación de la clase obrera.⁴⁷

Solano explica que la convergencia tiene dos variables: una representada en los

⁴⁵ Vega, *Gente muy rebelde protesta popular y modernización capitalista en Colombia (1909- 1929)*,238

⁴⁶ Solano de las Aguas, *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930*, 115

⁴⁷ Solano de las Aguas, *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930*, 21

esfuerzos que venían haciendo los braceros por ensayar ciertas formas de racionalización de la oferta de trabajo por medio de la organización de cuadrillas y turnos laborales para contratar colectivamente. La segunda está representada por el hecho de que el normal funcionamiento de una economía portuaria en crecimiento obligó a los empresarios a articular a estos trabajadores a la planta de personal de las empresas; esto implicó la subordinación y el sometimiento a ciertos controles sociales. Este tránsito de luchas se dio en medio de la lucha de los braceros y de los trabajadores portuarios contra el sistema de contratos, reivindicación común entre los trabajadores costeños y colombianos a comienzos del siglo XX.⁴⁸

También estaban implicados otros sectores de trabajadores portuarios, lo que se reflejaba en las luchas de algunas sociedades mutuarías barranquilleras por ejercer parte de ese control y enfrentar a los patrones y al Estado con poder de negociación, creando oficinas de colocaciones para enrolar a los trabajadores y suministrarlos a las empresas. Este conflicto alcanzó su punto más alto a comienzos de los años treinta, cuando los trabajadores empezaron a reivindicar la contratación colectiva y el suministro de trabajadores por los sindicatos.⁴⁹

2.3. Modelo de desarrollo hacia adentro

Desde mediados del siglo XX y durante casi cuatro décadas, las políticas industriales en los países de América Latina estuvieron fundamentadas de manera intermitente, en un modelo de sustitución de importaciones. El desarrollo recayó en su totalidad, en cuanto a la

⁴⁸ Solano de las Aguas, *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930*, 22

⁴⁹ Solano de las Aguas, *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930*, 22

responsabilidad del desarrollo industrial, en la intervención directa e indirecta de los gobiernos, mediante incentivos fiscales, crediticios y de protección comercial.⁵⁰ Este proceso se dividió en dos etapas: una sustitutiva de importaciones, que se inició en los años treinta, adquirió su configuración precisa en la década del cincuenta y mantuvo su carácter estrictamente sustitutivo hasta 1967. La otra, prolongada por la etapa anterior, inició su curso al amparo del estatuto cambiario de 1967 y de la Reforma Constitucional de 1968, adquirió su cabal realización a merced de la favorable coyuntura mundial de comienzos de la década del sesenta. En esta etapa, el carácter sustitutivo de la industria colombiana estuvo apoyado fundamentalmente en la explotación de manufacturas, lo que le permitiría modificar, al menos en parte, las condiciones de acumulación desarrolladas desde los años cincuenta.⁵¹

Este modelo económico de sustitución de importaciones incentivó el desarrollo interno y se manifestó en la ampliación y diversificación de la capacidad productiva de la economía, con miras al impulso de la industria. Así se garantizó la capacidad empresarial para intervenir a nivel global a través de una dinámica exportadora y se fomentó el crecimiento de la economía nacional.⁵² En el plano interno, las posibilidades de expansión y la configuración intersectorial de la base de la industria estaban determinadas por la evolución y características del mercado interno, así mismo desde el plano externo, por las fluctuaciones de la capacidad para importar. Se plantea que la suerte de la economía está ligada al sector de exportación, pero las fluctuaciones del sector externo actúan sobre la esfera de bienes de consumo ampliando las posibilidades de importación. Tales fluctuaciones

⁵⁰ Álvaro Guarín Grisales. “La sustitución de importaciones como medio para un desarrollo sostenible” *REVISTA Universidad EAFIT* (2008), 56-67.

⁵¹ Jorge Orlando Melo, coord., *Colombia hoy*, (Banco de la República: Biblioteca Luis Ángel Arango Colombia), 406

⁵² Álvaro Guarín Grisales, “La sustitución de importaciones como medio para un desarrollo sostenible”, 58.

recaerían, no sobre el consumo, sino sobre las inversiones en los sectores de bienes intermedios y de capital, a través de la capacidad de importar.⁵³ Sin embargo, la industrialización colombiana durante la etapa propiamente sustitutiva, estuvo determinada tanto por la composición y ritmo de la expansión del mercado como por las fluctuaciones del sector externo en cuanto la economía colombiana estuviera sometida a la importación de bienes de capital, pasando así la producción a depender directamente de la disponibilidad de las divisas.⁵⁴

2.4. Las políticas económicas latinoamericanas en el contexto de la Guerra Fría.

La Guerra Fría fue una tensión permanente entre las potencias capitalistas y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (1922-1991), conscientemente provocada por el gobierno de Estados Unidos, y estimulada por el de Gran Bretaña —en particular por Winston Churchill después de la Segunda Guerra Mundial— con el objetivo de abandonar la alianza antifascista y comenzar un sistema de alianzas anticomunistas.⁵⁵ Este conflicto social internacional de mediados del siglo XX, se dirimió entre Este y Oeste, y dos sistemas económicos y políticos diferentes: el comunismo y el capitalismo. Su desarrollo, entre ofensivas ideológicas encaminadas a conquistas territoriales, políticas separatistas, carrera armamentística, tratados, ayudas económicas o apoyo militar a sus respectivas áreas de influencia, tendía a resolverse por la vía de la diplomacia.

El presidente de los Estados Unidos, Harry S. Truman (1945-1953), declaró que todas las naciones tenían que elegir entre dos sistemas de vida: el primero basado en la voluntad

⁵³ Melo, coord., *Colombia hoy*, 169.

⁵⁴ Melo, coord., *Colombia hoy*, 170.

⁵⁵ María Mercedes Molina de Cambrón, “Apuntes sobre la guerra fría”, *Revista de Ciencias Humanas* 07 de febrero (1996), 55-61

de la mayoría, distinguido por instituciones libres, gobiernos representativos, garantías de libertad individual, libertad de religión, de expresión y libertad frente a la operación política. El segundo, basado en el deseo de una minoría impuesta por la fuerza a la mayoría, apoyada en el terror y la opresión, control de prensa y radio, elecciones con resultados previstos y supresión de la libertad individual. Por medio de esta doctrina, la política norteamericana adquiriría un carácter global y sería suplementada por la ayuda económica denominada Plan Marshall.⁵⁶

Andrés Dávila resalta en el aspecto económico que los años cincuenta fueron fundamentales para concretar los rasgos del modelo liberal de desarrollo, caracterizado por ser moderado y mixto, propio del caso colombiano. Fue en estos años que se consolidó la moderación de la economía colombiana y se acentuó definitivamente el predominio de las relaciones capitalistas, por la vía de la sustitución de importaciones.⁵⁷ Una economía definida por el café, de cuyo comportamiento en los mercados internacionales dependía la irrigación de recursos.

Hay que mencionar además que en 1973, año en que se ejecutó el golpe de Estado contra el primer gobierno socialista elegido por voto popular en Chile (Salvador Allende), se desencadenó la oleada de dictaduras cívico-militares en el Cono Sur latinoamericano en el marco del Plan Cóndor, que marcó la instalación de las bases del régimen económico-político neoliberal en la región mediante “asesorías” en materia de reformas económicas y sociales en Chile por parte de los llamados *Chicago Boys*, el protagonismo de las elites neoliberales (que adoptaron ideas de F.A. Von Hayek y M. Friedman) y la forma como estos lineamientos

⁵⁶ Molina, “Apuntes sobre la guerra fría”, 57-58.

⁵⁷ Andrés Dávila Ladrón de Guevara. *Democracia pactada: el Frente Nacional y el proceso constituyente del 91*. (Bogotá: Universidad de los Andes, Departamento de Ciencia Política, 2002), 229

fueron “transferidos” tácticamente a través de diversos mecanismos y presiones hacia los países vecinos.⁵⁸ Por consiguiente, esto se presentó a partir de las crisis de principios de los años 70 y la fuerte caída de la tasa de ganancia, que produjo una ofensiva del capital para imponer un nuevo modelo de acumulación.

Esta ofensiva, que se inició en los años 70, implicó abandonar el paradigma de la posguerra que se basaba en tres principios básicos:

Primero, era la obligación de ayudar a quienes sufrieran una privatización transitoria de ingresos u otras desgracias; segundo, la superioridad de la economía mixta, que significaba la nacionalización de una serie de industrias estratégicas, y tercero, la necesidad de una política macroeconómica coordinada, ya que el mercado no podía conseguir por sí mismo resultados estables y coherentes con los objetivos individuales.⁵⁹

En medio de este contexto, se cuestionó a los gobiernos latinoamericanos, llamados populistas por impulsar estados de bienestar hipertrofiado e impulsar un desarrollo económico que hacía hincapié en el papel protagónico del Estado; según sus opositores, estos mecanismos son procesos políticos autoritarios y antidemocráticos.⁶⁰

Las dictaduras militares fueron impulsadas desde organismos multilaterales, cambios institucionales y políticas económicas tendientes a eliminar las fronteras que impedían la penetración del capital transnacional y el sistema de regulaciones que limitaban la maximización de beneficios. Así fue como a principios de los setenta hasta mediados de los ochenta se intentó desarrollar un nuevo modelo de acumulación de capital, destruyendo o reduciendo al mínimo los estados de bienestar sudamericanos. Como este proyecto no se pudo lograr en gobiernos democráticos, se recurrió a dictaduras militares y/o gobiernos

⁵⁸ Luis Rojas Villagra, *Neoliberalismo en América Latina, crisis, tendencias y alternativas*. (Asunción: CLACSO, 2015), 316

⁵⁹ Rojas, *Neoliberalismo en América Latina, crisis, tendencias y alternativas*, 42

⁶⁰ Rojas, *Neoliberalismo en América Latina, crisis, tendencias y alternativas*, 43

autoritarios como instrumentos para destruir la capacidad de resistencia de los trabajadores, ilegalizando sus organizaciones sindicales y las fuerzas políticas que los representaban, a la vez que intervenían las universidades y perseguían a los intelectuales. En estos períodos autoritarios se redujo el salario real, se bajaron los impuestos al capital y se abrieron las economías al exterior de forma unilateral, con una relación drástica de los aranceles a las importaciones y la liberación de los flujos financieros.⁶¹

Eric Hobsbawm destaca que los defensores de la economía de la edad de oro no tuvieron éxito. Esto se debió, en parte, a que estaban obligados a mantener su compromiso político e ideológico con el pleno empleo, el estado de bienestar y la política de consenso de la posguerra, o más bien, se encontraban atenazados entre las exigencias del capital y el trabajo, cuando no existía el crecimiento que hacía posible el aumento conjunto de los beneficios y las rentas que no procedían de los negocios, sin obstaculizarse mutuamente.⁶² No obstante, el modelo keynesiano fue también minado y en mayor medida por la mundialización de la economía que se produjo a partir de 1970, que puso a distintos gobiernos, a excepción tal vez del de Estados Unidos con su enorme economía a merced de un incontrolable “mercado mundial”.⁶³

Cambiando de perspectiva, la especificidad de la situación de subdesarrollo nace precisamente de la relación de entre sociedades “periféricas” y “centrales”, y plantea en este sentido que hay que distinguir la situación de los países subdesarrollados con respecto a los que carecen de desarrollo, y diferenciar luego los diversos modos de subdesarrollo según las

⁶¹ Rojas, *Neoliberalismo en América Latina, crisis, tendencias y alternativas*, 45-46

⁶² Eric Hobsbawm, Capítulo XIV: *Las décadas de crisis. En: Historia de siglo XX 1914-1991*. (Barcelona: Critica, 2008), 37

⁶³ Hobsbawm, Capítulo XIV: *Las décadas de crisis. En: Historia de siglo XX 1914-1991*, 7

particularidades que esos países mantienen con los centros económicos y políticamente hegemónicos. La situación del subdesarrollo se produjo históricamente cuando la expansión del capitalismo comercial y luego el capitalismo industrial vincularon un mismo mercado económico que, además de presentar grados diversos de diferenciación del sistema productivo, pasaron a ocupar posiciones distintas en la estructura global del sistema capitalista.⁶⁴ Fernando Cardoso resalta:

La dependencia, de la situación de subdesarrollo, implica socialmente una forma de dominación que se manifiesta por una serie de características en el modo de actuación y en la orientación de los grupos que en el sistema económico aparecen como productores o como consumidores. Esta situación supone en los casos extremos que las decisiones que afectan a la producción o al consumo de una economía dada se toman en función de la dinámica y de los intereses de las economías desarrolladas. Las economías basadas en enclaves coloniales constituyen el ejemplo de esa situación.⁶⁵

2.5. Intervencionismo estatal y sindicalismo en Colombia

Entretanto, Colombia salió de la “dictablanda” de Gustavo Rojas Pinilla mediante el pacto frente-nacionalista firmado entre los partidos tradicionales para alternar el poder y resolver a su favor la coyuntura política que amenazaba con desbordarlos. Sin embargo, lejos de significar una solución para consolidar sobre bases firmes su hegemonía, inició el camino que los conduciría hacia la pérdida de capacidad para mediar y canalizar los conflictos sociales, de su representatividad política y con ello, padecieron una mayor precariedad de su legitimidad y credibilidad política. Este proyecto institucionalizó el monopolio bipartidista que contribuyó a aplacar el sectarismo inter-partidista, y transfirió la violencia al entorno social, al excluir del escenario político a todos aquellos que no profesaran uno u otro credo.⁶⁶

⁶⁴ Fernando Henrique Cardoso; Enzo Faletto. *Dependencia y desarrollo en América Latina*. (Buenos Aires: Siglo XXI editores S.A., 1977), 161

⁶⁵ Cardoso y Faletto, *Dependencia y desarrollo en América Latina*, 12

⁶⁶ Consuelo Corredor Martínez. *Los límites de la modernización*. (Bogotá: CINEP, 1992), 375

Durante los distintos gobiernos del Frente Nacional, se hicieron varios intentos de liberalizar el comercio exterior y devaluar la moneda bajo la presión de instituciones financieras internacionales. En noviembre de 1962, tras el ingreso oficial de Colombia a la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), el gobierno de Guillermo León Valencia puso en práctica una devaluación que trajo desastrosos resultados a nivel político y económico, y en 1965 emprendió el intento más ambicioso de liberalización realizada por algunos gobiernos desde 1930.

Consuelo Corredor destaca que los fallidos intentos reformistas de Alfonso López Pumarejo los retomó la administración de Carlos Lleras Restrepo (1966-1967) pero sin pretender, como su antecesor, hacer de la política social una pieza clave de la modernización, y para ello invocó nuevamente la intervención estatal, pero esa vez por medio de una organización institucional más concreta. Si López Pumarejo trató de preparar el marco político para la modernización que se avecinaba, Lleras estaba ante un hecho cumplido: la modernización se había venido operando con un claro rezago del aparato institucional del Estado⁶⁷:

[...] el plan no va a ser un catálogo inflexible de iniciativas, aun en el campo gubernamental. Una característica de ese estilo lo haría inoperante o, por lo menos, impráctico. El proyecto de ley contempla cláusulas de flexibilidad encaminadas a abrir el camino a enmiendas, sustracciones o adiciones, al plan que surjan como productos de condiciones económicas cambiantes. Naturalmente, exige para esas enmiendas cierta disciplina. El plan pretende crear bases duraderas, a largo plazo, para la política económica y de desarrollo.⁶⁸

⁶⁷ Corredor, *Los límites de la modernización*, 185

⁶⁸ Plan Nacional de Desarrollo 1969-1972. Planes y programas de desarrollo. En: https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/PND/PND_Carlos_Lleras_Restrepo_Introduccion.pdf. [Consultado en Marzo de 2020].

La administración de Lleras Restrepo continuó con el programa de liberación de importaciones durante algunos meses. Luego, hacia finales de ese año se presentó un descenso en el precio internacional del café, por lo que las divisas cayeron de manera notoria. Los organismos internacionales como el Fondo Monetario Internacional, el Banco Mundial y la Agencia Internacional para el Desarrollo (AID), empezaron a presionar para que el gobierno emprendiera una nueva devaluación.⁶⁹ El presidente no respondió directamente a las presiones de los organismos internacionales, aludiendo a que tal medida no era necesaria en el momento, aduciendo que la caída en las reservas del país era resultado de un factor externo. Este suceso terminó en un fuerte enfrentamiento entre el gobierno de Lleras Restrepo y el Fondo Monetario Internacional, en el que hubo un rompimiento de las negociaciones con los prestamistas extranjeros y un rechazo de su gobierno a las demandas de éstos.⁷⁰ Este gobierno proclamó la finalización del programa liberador de importaciones, de otras políticas económicas de mercado y la adopción de rigurosos precios y controles comerciales. Estas medidas proteccionistas adoptadas por el gobierno de Lleras Restrepo, pese a su corta duración, fueron cruciales para el desarrollo industrial y el crecimiento de las exportaciones del país.

El gobierno de Lleras Restrepo asumió la tarea de transformar la estructura político-institucional con el propósito de fortalecer la autoridad presidencial, ampliar el poder del ejecutivo frente al legislativo (incrementando la influencia de los técnicos sobre las decisiones de Estado) y elevar sustancialmente la capacidad de intervención directa del

⁶⁹ Consuelo Ahumada Beltrán. *El modelo neoliberal y su impacto en la sociedad colombiana*. (Bogotá: Áncora Editores, 1996), 303

⁷⁰ Ahumada, *El modelo neoliberal y su impacto en la sociedad colombiana*, 86-87.

aparato estatal en la economía.⁷¹ Por eso, las reformas administrativas y constitucionales de la administración de Lleras Restrepo de 1968, buscaron afianzar el control de la economía por parte del ejecutivo, lo que representó el fortalecimiento del capitalismo de Estado en Colombia. Estas reformas también respondieron a un esfuerzo por ponerle orden al sistema descentralizado de instituciones estatales responsables de las políticas económicas en los diferentes sectores (mediante el fortalecimiento de los poderes presidenciales con respecto a los del Congreso) y afectaron las condiciones de los trabajadores entre 1966 y 1968, cuando el gobierno puso en práctica varios decretos laborales que limitaron el derecho a la huelga, clasificó a los empleados estatales en trabajadores públicos, que laboraban en sectores cruciales de la economía nacional, y trabajadores oficiales a los que pertenecían.⁷² Los primeros fueron despojados del derecho a la huelga y los últimos lo conservaron.⁷³

La reforma constitucional de 1968 buscó poner al día las instituciones estatales para atender en forma más adecuada la modernización económica. Esta intervención había sido elevada al rango de norma constitucional en la reforma de 1936 durante la Revolución en Marcha, y sería profundizada al dotar al Estado de un andamiaje y organización institucional más libres para su regulación. En esta materia se destacan la planeación económica —que desde entonces empezó a obligar al gobierno colombiano a presentar ante el Congreso su estrategia económica, consignada en un plan de desarrollo—, y la centralización en el ejecutivo de las orientaciones monetarias y cambiarias, con la estrecha asesoría de la Junta

⁷¹ Gabriel Silva Lujan; *Carlos Lleras y Misael Pastrana: reforma del Estado y crisis del Frente Nacional*. Nueva Historia de Colombia tomo II Historia política 1946-1986, (Bogotá, Planeta, 1989)

⁷² Los empleados que trabajaban con el gobierno directamente en puestos públicos (trabajadores oficiales) este grupo de personas se les fue quitado el derecho a la huelga, en cambio, los que no eran empleados oficiales y trabajaban en otros sectores de la economía si mantuvieron el derecho a la huelga (trabajadores independientes, sector privado).

⁷³ Ahumada, *El modelo neoliberal y su impacto en la sociedad colombiana*, 92-94.

Monetaria (creada en 1963), a la cual se le otorgaron facultades para centralizar la política monetaria. Además, se puso en orden a un sinnúmero de entes públicos que habían sido creados en forma desarticulada, para atender los requerimientos de los distintos sectores económicos. Esto se logró a través de la constitución de institutos descentralizados, con autonomía jurídica e independencia económica, pero bajo el control del ejecutivo.⁷⁴

Seguidamente, el proceso de liberación de los mercados y la eliminación de la protección industrial y el favorecimiento al sector financiero continuaron a lo largo del gobierno de Misael Pastrana Borrero (1970-1974). Esta administración decretó la creación de las corporaciones de ahorro y vivienda apoyándose en el artículo 120 de la Carta Política, las cuales funcionaron con base en las “Unidades de Poder Adquisitivo Constante” (UPAC). Este mecanismo de carácter especulativo favoreció a las grandes corporaciones financieras y urbanizadoras, al tiempo que encareció la vivienda para los sectores populares. Teniendo en su poder enormes sumas de pequeños y medianos ahorradores, el sector financiero pudo encarecer el crédito y someter bajo su poder a los sectores productivos.⁷⁵ En 1973, pudo percibirse un clima de optimismo económico, debido a la expansión vigorosa que estaba experimentando toda la economía, y a pesar de los síntomas claros de inflación, había un notorio optimismo industrial y el gobierno lo aprovechó para introducir retoques al arancel de aduanas, cuyos recursos eran necesarios para atender las decisiones que se acababan de adoptar en Lima sobre desgravaciones al comercio entre los países miembros del acuerdo de Cartagena.⁷⁶

⁷⁴ Corredor, *Los límites de la modernización*, 186

⁷⁵ Ahumada, *El modelo neoliberal y su impacto en la sociedad colombiana*, 97

⁷⁶ Gabriel Poveda Ramos. *Historia económica de Colombia en el siglo XX*. (Medellín: Universidad Pontificia Bolivariana, 2005), 790

El Plan Nacional de Desarrollo titulado “Las cuatro estrategias 1970-1974” indicó concretar el estudio en los elementos del bienestar: la abundancia y su distribución. Se considera que el desarrollo constituye un progreso satisfactorio hacia un “Estado de Bienestar”, por lo tanto, el crecimiento material es un elemento del desarrollo, pero no el desarrollo mismo. Mas aún, el crecimiento puede estar acompañado por otros fenómenos que no coincidían con una sensación de bienestar. Es decir, el crecimiento, hasta cierto punto, es un elemento del desarrollo, y el desarrollo un elemento del bienestar. Por ello no obsta para que podamos tener crecimiento sin desarrollo, y desarrollo sin bienestar. Este plan tiene que ver con el desarrollo, y con el crecimiento económico como un elemento de ese desarrollo.⁷⁷

El Frente Nacional, a lo largo de sus 16 años de duración, se vio favorecido por los importantes avances en la economía reflejados en el crecimiento del sector industrial, impulsados deliberadamente por los gobiernos, especialmente por el de Alberto Lleras Restrepo y Carlos Lleras Camargo. En esos años surgió la industria petroquímica, creció ampliamente la metal-mecánica, apareció la promisoría fabricación de bienes de capital, y la industria textil y sus conexas se expandieron considerablemente. Sin embargo, el mayor éxito consistió en liberar al país del estrangulamiento cambiario que venía padeciendo desde los años cuarenta, mérito que le correspondió al gobierno de Lleras Restrepo y su decreto de Ley 444 (1967). Los restantes gobiernos del Frente Nacional trabajaron intensamente para lograr la fluidez monetaria mediante medidas arancelarias, monetarias e institucionales, lo cual ayudó también a lograr grandes éxitos en sustitución de importaciones y mejoría de la producción nacional.⁷⁸

Concluido el Frente Nacional, asumió la primera magistratura el liberal Alfonso López Michelsen, quien pretendió aplicar una política “de ingresos, salarios y precios” conducente a frenar las fuertes presiones inflacionarias que se venían haciendo sentir desde el cuatrienio anterior. Su plan de gobierno, denominado “Para cerrar la brecha”, se presentó como un gran esfuerzo para reducir las grandes desigualdades en los ingresos de los distintos

⁷⁷ Plan Nacional de Desarrollo 1970-1974. Las cuatro estrategias. En: https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/PND/Pastrana1_Prologo.pdf [Consultado en marzo de 2020].

⁷⁸ Poveda, *Historia económica de Colombia en el siglo XX*. 46

estratos socioeconómicos de la sociedad colombiana. Así se encabezó el Plan Nacional de Desarrollo 1974-1978

[...] orientación cerrar las brechas que el modelo tradicional de desarrollo ha creado. Se espera reducir la brecha entre el campo y la ciudad, la brecha entre los barrios ricos y los barrios pobres, la brecha entre quienes tienen acceso a los servicios de salud y educación, y los analfabetos y desnutridos. El programa que le proponemos al país es el de cambiar los objetivos de las políticas, e intentar la protección de los sectores tradicionales en el campo y la ciudad ...⁷⁹

Gabriel Poveda resalta que, en la práctica, ese gobierno no lograría nada sustantivo, ni sobre la inflación ni sobre las desigualdades.⁸⁰ A poco de entrar en funciones, la administración declaró una “emergencia económica”, y dentro de ella decretó una serie de medidas financieras librecambistas y algunas modificaciones a la corrección monetaria del UPAC para reducir el impacto de esta unidad por costos al deudor. Después expidió una reforma tributaria que favoreció al sector financiero, las sociedades anónimas y los grandes consorcios industriales, especialmente los extranjeros; gravó de manera considerable a los pequeños y medianos productores⁸¹ y suprimió el certificado de abono tributario (CAT) que se venía otorgando a las exportaciones no tradicionales desde el decreto de Ley 444. Estas medidas administrativas del gobierno de López Michelsen beneficiaron principalmente al capital financiero.

En el gobierno de López Michelsen se empezaron a visualizar y manifestarse varios efectos de un pensamiento retardatario que por entonces empezó a ganar atención de los gobiernos y las corporaciones. Se trataba de las teorías desarrolladas por el economista Milton Friedman, de la Universidad de Chicago, las cuales emigraron a los países del mundo

⁷⁹ Plan Nacional de Desarrollo 1974-1978. Para cerrar la brecha. En: https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/PND/Lopez_Presentacion.pdf [Consultado en marzo de 2020].

⁸⁰ Poveda, *Historia económica de Colombia en el siglo XX*, 603

⁸¹ Ahumada, *El modelo neoliberal y su impacto en la sociedad colombiana*, 98

occidental gracias a jóvenes economistas nutridos de ideas de la nueva derecha económica, a quienes la opinión pública denominaba los “Chicago Boys”. Así mismo, Poveda critica el gobierno de López por sus ambigüedades y contradicciones en sus políticas económicas, como, por ejemplo, desincentivar la reforma agraria y Instituto Colombiano de la Reforma Agraria (Incora), y fracasar en su política de “modernizar” y “tecnificar” el sector rural. En sí, el gobierno dio poco apoyo al desarrollo de la industria como motor fundamental del avance económico, y su modelo sectorial de desarrollo se dedicó a ayudar a los grandes terratenientes a mejorar su producción, sin tocar el tema de la propiedad agraria.⁸²

Medidas importantes del gobierno de López Michelsen fueron llevar al Congreso, además, obtener y expedir una ley que proscribió la adjudicación de nuevas concesiones petroleras y dispuso que la exploración y explotación de petróleo solo se podría hacer bajo la forma de contratos de asociación con Ecopetrol; asimismo fundó la empresa estatal Carbones de Colombia (Carbocol) para manejar los recursos carboníferos del país, la cual asumió desde sus inicios el manejo del negocio de El Cerrejón. Por otra parte, ciertos procesos indeseables cobraron notoriedad en la economía que hasta ese entonces el país no conocía: la intensificación de la bonanza de la marihuana y todos los fenómenos clandestinos asociados a ella (la exportación de la yerba desde muchos sitios del país, las importaciones con dólares “negros”, el “blanqueo” de capitales), el auge del contrabando, el crédito mal habido y otros que desde entonces fueron conocidos como la “economía subterránea”, que llegaron a constituir un sector comparable al del café en sus magnitudes económicas, a pesar de su ilegalidad y clandestinidad.⁸³

⁸² Poveda, *Historia económica de Colombia en el siglo XX*, 604

⁸³ Poveda, *Historia económica de Colombia en el siglo XX*, 601

Para la aplicación de políticas libre-cambistas en su administración, López Michelsen tuvo en cuenta un grupo de economistas que habían obtenido maestrías o doctorados en las escuelas económicas de la Universidad de Chicago, las cuales eran guiadas en sus planteamientos por las doctrinas de “Laissez Faire” del profesor Milton Friedman. Dicho pensamiento neo-derechista propugnaba en Colombia —con el fin de abolir los controles al comercio exterior y a los cambios internacionales—, por desmontar los aranceles, desregular los servicios públicos, eliminar los controles a la banca y al crédito y, en general, por abolir la intervención del Estado en la economía y dar paso irrestricto al “libre cambio” y al “mercado libre”. Los personajes más visibles y activos de estas teorías, durante el gobierno de López Michelsen, fueron su ministro de Hacienda Rodrigo Botero Montoya y el director de planeación nacional Miguel Urrutia Montoya, quien después fue ministro de Minas y Energía de la misma administración.⁸⁴

2.6. La introducción de las políticas neoliberales en Colombia

En la década de los ochenta surgieron dos concepciones trascendentales para la reforma del Estado en América Latina, que reflejó un impulso para la modernización. Esta primera reforma, enfocada a la reducción del tamaño del Estado, aspiraba a realizar una transformación profunda mediante la liberación, desregulación y disciplina monetaria y fiscal, así mismo, la privatización de empresas públicas y de servicios sociales. Esta iniciativa de la primera generación de programas de adaptación estructural fue una reacción a la profunda crisis de las finanzas públicas de los años 80, que dio un giro en la política en el

⁸⁴ Poveda, *Historia económica de Colombia en el siglo XX*, 608

sentido de restringir el papel del Estado en el proceso económico y establecer una economía de mercado acorde.⁸⁵

Una variante de esta concepción de la modernización del Estado rechazaba la idea de “un Estado reducido”, y era partidaria de una expansión selectiva de las actividades en el marco de un papel orientado completamente hacia la economía de mercado. La actividad del Estado debía mejorar en aquellas áreas donde la crisis y los procesos de adaptación estructural de los años 80 habían desmontado una nueva necesidad de actuación, facilitar servicios sociales e infraestructura económica, reducir la pobreza y las desigualdades sociales, así como regular las empresas privatizadas y los servicios sociales, mercados financieros y la explotación del medio ambiente.

Seguidamente, la segunda concepción de la modernización del Estado en América Latina tuvo origen en una perspectiva más política, en este caso, el fenómeno de la democracia que más tarde iría unida a la búsqueda de mejores formas de gestión gubernamental. Con la caída de un sinnúmero de dictaduras cívico-militares que habían gobernado durante décadas, y que habían dejado un triste balance en materia de violaciones de derechos humanos y decadencia social, a comienzos de los años 80 se inició un proceso de democratización que cambió fundamentalmente la imagen política del continente.⁸⁶

El Fondo Monetario Internacional tuvo un papel fundamental, que con el apoyo del gobierno de Ronald Reagan en Estados Unidos y de Margareth Thatcher en Gran Bretaña, forzaría en todas partes al abandono de las políticas keynesianas de intervención estatal en la

⁸⁵ Tilman Altenburg y Dirk Messner. *América Latina competitiva: desafíos para la economía, la sociedad y el estado*. (Caracas: Nueva Sociedad, 2002), 278

⁸⁶ Altenburg y Messner, *América Latina competitiva: desafíos para la economía, la sociedad y el estado*, 44-45

economía para reemplazarlas por una opción neoliberal que restableció el predominio del mercado en la asignación de recursos de las economías nacionales y propició la convertibilidad de las monedas y la liberalización financiera. De hecho, los gobernantes perdieron control sobre los excedentes económicos generados y sobre sus posibilidades de inversión.⁸⁷ Con estas políticas neoliberales el Estado pasó de ser proveedor de bienes y servicios, mediante el principio de subsidio a la oferta, a asumir funciones de "Estado Mínimo" o Regulador. Sus funciones se redujeron a establecer y hacer cumplir las reglas de juego institucionales que regulan los mercados (capitales, bienes y servicios, laborales, etc.), mientras que la financiación y prestación de los bienes y servicios públicos pasaron a ser compartidas con el sector privado y el sector terciario a través del subsidio a la demanda.⁸⁸

Como resalta Enzo Faletto, la “globalización” tiene lugar como predominio de los grandes conglomerados tanto financieros como de empresas industriales, e incluso de servicios, que tienen presencia en los diversos países del mundo. La dinámica de estos conglomerados está dada por la globalización del capital, que salta más allá de las fronteras nacionales. Además, la gran mayoría de los países latinoamericanos siguen dependiendo del acceso de sus productos al mercado externo, del financiamiento exterior que hoy asume la modalidad de inversión directa y de una tecnología avanzada cuya creación está concentrada en los países más avanzados.

Para el caso de Colombia, los años ochenta fueron el inicio de una recesión de su economía en un período de declinación en su balance externo que coincidió con una fuerte caída en los precios internacionales del café, en la coyuntura los resultados negativos no se

⁸⁷ Enzo Faletto, *Dimensiones Sociales, Políticas y Culturales del Desarrollo*; Manuel Antonio Garretón, *antología y presentación*. (México, D. F.: Siglo XXI Editores; Buenos Aires: CLACSO, 2015), 396

⁸⁸ Faletto, *Dimensiones Sociales, Políticas y Culturales del Desarrollo*, 63

sintieron, inicialmente sobre la economía debido al sistema de regulación del mercado interno del grano y al manejo de los excedentes de la bonanza, que tradicionalmente permitió amortiguar la consecuencia de la caída en los precios internacionales, sin embargo, la situación se tornó más compleja entre 1982 y 1983 con la explosión de la crisis del sector financiero y la quiebra de varias de las empresas más representativas del sector industrial, en momentos en que toda América Latina estallaba la crisis de la deuda externa con sus consecuencias inmediatas sobre los programas macroeconómicos de los países de la región.⁸⁹

El gobierno de Belisario Betancur Cuartas (1982-1986) marcó el inicio de una nueva política estatal para el manejo del conflicto social al reconocer el carácter político del fenómeno guerrillero, y tuvo entre sus propósitos las conversaciones con los grupos de oposición armada (conocidas como el “proceso de paz”), con miras a encontrar soluciones pacíficas de orden político. El 18 de noviembre de 1982, el Congreso aprobó la Ley de Amnistía (Ley 35), basada en el proyecto presentado al Congreso por el socialista Gerardo Molina. Esta fue más amplia que el intento infructuoso del presidente Turbay, y se completó en 1985 con una ley de indulto. El M-19 rompió la tregua definitivamente con el gobierno nacional el 20 de junio de 1985, día en que se convocó el paro nacional por diferentes agrupaciones populares, como reacción al avance del hostigamiento político y al asesinato de muchos líderes de izquierda, especialmente los que se habían reincorporado a la vida civil.⁹⁰

Continuamente también hizo la guerra al narcotráfico, estableciendo el embargo y secuestro de los bienes de los narcotraficantes, aumentando las penas y multas para delitos

⁸⁹ Melo, *Colombia hoy*, 321

⁹⁰ Alberto G. Flórez Malagón, *Gran Enciclopedia de Colombia: Belisario Betancur y Virgilio Barco durante la transmisión del mando, el 7 de agosto de 1986*, 238

asociados al tráfico de drogas, que desde ese momento serían de conocimiento de la justicia penal militar. Esta guerra contra las drogas inició con el asesinato del ministro de Justicia Rodrigo Lara Bonilla (1984), y así mismo fue el quiebre entre el gobierno de Betancur y el narcotráfico, entre la sociedad colombiana y los barones de la droga. El gobierno amplió el estado de sitio en todo el país (Decreto 1038), y con el artículo 121 generó casi toda la legislación punitiva del narcotráfico en Colombia, en especial el Estatuto Nacional de Estupefacientes (Ley 30 de 1986).

El plan de desarrollo de Betancur, denominado “Cambio con Equidad” se presentó en un panorama de crisis económica mundial, en que el comercio internacional decayó considerablemente y la mayoría de las economías industrializadas enfrentaron serios problemas de recesión y desempleo. Internamente, al gobierno de Betancur se le criticó por la poca atención a la situación económica tan frágil, en parte heredada del gobierno de Turbay y en parte debida a la imprevisión del ministro de Hacienda, Edgar Gutiérrez Castro, quien permitió que las reservas internacionales del país, en 1983, cayeran en casi tres mil millones de dólares. Uno de los hechos importantes en este período fue la introducción de una reforma tributaria que fue declarada inexecutable por la Corte Suprema de Justicia y terminó volviéndose ley a través del Congreso de la República. Como resultado de esta reforma, se aumentó sustancialmente el volumen de recursos que empezaron a manejar los municipios, y en abril de 1984, se empezó a aplicar el famoso Impuesto al Valor Agregado (IVA). Otro hecho importante de las reformas fue la amnistía tributaria de 1983 (Leyes 9 y 13) destinada a favorecer el reintegro de los dineros calientes del narcotráfico a la economía legal.⁹¹

⁹¹ *Gran Enciclopedia de Colombia*, 242.

En política internacional, Betancur dio importancia a la afiliación de Colombia al grupo de los países No Alineados y a su papel protagónico en la integración del grupo de Contadora, sin embargo, la participación de Colombia en dicho grupo no fue tan positiva debido a su poca importancia en el plano internacional. La afiliación a los No Alineados resultó importante, pues constituyó un acercamiento con Cuba, cuyo presidente, Fidel Castro, presidía el grupo, y cuya influencia logró restablecer las relaciones diplomáticas con Colombia. El gobierno de Betancur se hizo presente en la escena internacional liderando las iniciativas diplomáticas de paz para el conflicto centroamericano, a través de la constitución del grupo de Contadora, que el 9 de enero de 1983 formaron Panamá, Venezuela, México y Colombia. El objetivo principal fue generar y dinamizar iniciativas de paz para la región Centroamericana.⁹²

La transición entre la administración de Belisario Betancur y Virgilio Barco Vargas se cruzó con el problema del llamado narcotráfico. Esta fuerza económica y social había sido procreada en la década anterior por una sociedad en ebullición que se topó con determinadas condiciones de desarrollo del capitalismo en los contextos nacional e internacional. Barco Vargas (1986-1990), presidente con poca capacidad en el manejo político, pero uno de los más liberales en la vida contemporánea nacional, demostró que era factible hacer uso efectivo del presidencialismo sin habilidad, pero con terquedad, al buscar aislarse de la clase política y la dirigencia empresarial. Sin olfato político, pero con voluntad, tratando de esquivar las contingencias y, ante todo, desbordado por las circunstancias de una veloz y variada sucesión

⁹² *Gran Enciclopedia de Colombia*, 244.

de coyunturas, el presidente llegó al fin de su mandato con un lastre de críticas y un inmenso interrogante sobre el futuro del país.⁹³

El gobierno de Barco se caracterizó por su estrecha relación con los Estados Unidos y con los intereses del país para la región latinoamericana; el grupo Contadora, que había sido la iniciativa más importante en materia de política exterior de Betancur, pasó con Barco a segundo plano, y en su lugar reivindicó el papel de la Organización de Estados Americanos (OEA), tan criticada en el contexto latinoamericano debido a la enorme influencia de los intereses estadounidenses en ella.⁹⁴ Para 1986, la bonanza cafetera llegó a su fin y el precio del café bajó a \$ 1,70 la libra, esto significó que la entrada de divisas por el comercio del café se viera ostensiblemente reducida al comenzar su gobierno. En materia de políticas y programas sobre fomento y protección del ambiente, el plan de Economía Social del gobierno de Barco buscó integrar las políticas de desarrollo económico y social con las de desarrollo territorial, constituyendo así el primer intento expreso y explícito de incorporar la dimensión ambiental en la planificación.⁹⁵

La obstinación del gobierno en la búsqueda de medidas alternativas para solucionar la crisis, la mayoría de veces improvisadas e imaginativas pero arriesgadas, puso en guardia a sectores dominantes temerosos de perder privilegios. Varias medidas fueron vistas como peligrosas para la estabilidad del sistema político e indirectamente de la economía que le daba su razón de ser. Así mismo, reforzó el endeudamiento iniciado con Turbay, el cual llegó a los 18.000 millones de dólares en 1990. En ese mismo año, la inflación moderada que ayudó por años a la acumulación de capital se colocó al borde del abismo al traspasar el 32%. Pero

⁹³ Melo, *Colombia hoy*, 327

⁹⁴ *Gran Enciclopedia de Colombia*, 246

⁹⁵ *Gran Enciclopedia de Colombia*, 249

el hecho fue celebrado en silencio por el sector financiero que tuvo un año bandera en sus ganancias. Pudo más la inercia de las estructuras para alimentar los privilegios de los Santo Domingo, Ardila, Sarmiento y demás grupos económicos dominantes que la supuesta asepsia presidencial para no contaminarse con las cabezas del poder. Fiel a la tradición de línea media en política económica, el gobierno de Barco coqueteó con la denominada apertura económica y tomó medidas en la etapa final.⁹⁶

Sin embargo, Francisco Leal resalta que los tres gobiernos que trascurrieron entre 1978 y 1990 (Julio Cesar Turbay, Belisario Betancur y Virgilio Barco) heredaron una crisis política planteada con anterioridad, en el sentido que cada uno de los gobiernos representó un modelo diferente de solución condicionado por el fracaso del anterior. Al modelo represivo del presidente Turbay se contrapuso el del diálogo de Betancur, y a éste el de la mano tendida y el pulso firme del mandatario Barco. Todos y cada uno de ellos estuvieron cruzados por el desborde violento de los conflictos y en todos se buscó acomodo dentro de un estado que la mayoría de los grupos dominantes estimaba inmodificable.

Capítulo 3. Historia y logros del sindicato SINTEMAR en Buenaventura

3.1. Caracterización del Pacífico sur de Colombia

Buenaventura es uno de los centros culturales y económicos de la subregión del Pacífico, es su principal puerto marítimo y constituye la ciudad con el mayor número de habitantes de la región, manteniendo la predominancia demográfica en el territorio de

⁹⁶ Melo, *Colombia hoy*, 406

⁹⁷ Echeverría, *Buenaventura: Un puerto sin comunidad*, 438

personas afrodescendientes. La conformación histórica de la ciudad expresa el antagonismo entre un ordenamiento socio-territorial afro que articula los ámbitos rurales y urbanos del litoral y el desarrollo de una economía portuaria que funciona como puente entre la economía nacional y la internacional.⁹⁷

Buenaventura se ubica en la subregión cultural del Pacífico sur colombiano, territorio que en la actualidad corresponde a las zonas litorales de los departamentos del Valle del Cauca, Cauca y Nariño, esta subregión comprende desde el río San Juan hasta el río Mataje en la frontera con Ecuador y desde la cordillera Occidental hasta la línea costera con el océano Pacífico. A partir del siglo XX los ordenamientos socio-territoriales de la región se transforman, pasan de ser, en el siglo XVIII, una red de enclaves mineros a lo largo de los ríos a una densa distribución de poblaciones cuyos epicentros regionales lo constituyen los puertos marítimos de Buenaventura y Tumaco en el siglo XX.⁹⁸

Para comenzar, es importante destacar que en la década de los sesenta las élites políticas y empresariales del país se caracterizaban por tener una mentalidad intervencionista que concebía al Estado como la institución encargada de garantizar la infraestructura económica necesaria para el desarrollo de sus propios negocios. Así, ante las dificultades que presentaba el ineficaz y fraccionado sistema portuario, estas élites buscaron la centralización de sus actividades en un ente administrativo nacional⁹⁹.

⁹⁷ Echeverría, *Buenaventura: Un puerto sin comunidad*, 438

⁹⁸ Echeverría, *Buenaventura: Un puerto sin comunidad*, 29.

⁹⁹ Varela, *Colpuertos: surgimiento, auge y desplome de una empresa estatal. 1959-1991*, 93

3.2. Creación de Puertos de Colombia (Colpuertos)

Por medio de la Ley 154 de 1959 se constituyó Colpuertos como una entidad estatal jurídicamente autónoma domiciliada en Bogotá, encargada de “administrar, dirigir, organizar y explotar los terminales marítimos y fluviales”¹⁰⁰ por medio del monopolio de operaciones de cargue y descargue de mercancías de los buques que atracaban en los principales puertos colombianos: Buenaventura, Tumaco, Barranquilla, Cartagena y Santa Marta, bajo la supervisión directa del Ministerio de Obras Públicas y Transporte. Quedaron por fuera de la empresa los muelles privados de Barranquilla y Cartagena, y los puertos de Turbo y Coveñas, dedicados especialmente a la exportación de banano¹⁰¹.

Los dirigentes consideraban que el país no podría desarrollarse en términos económicos de no instrumentarse las herramientas adecuadas para las actividades del comercio exterior. Por tanto, dentro de una política que incentivaba las exportaciones y el acceso a la tecnología, bienes de capital, insumos, etc., el manejo portuario resultaba esencial. Sin embargo, el Estado cometió ciertos errores desde el momento de la creación de Colpuertos, debido a que éste no sólo heredó (sin beneficio de inventario) la totalidad de la carga prestacional y pensional de las entidades que hasta entonces manejaban los muelles, sino que tomó a su cargo la construcción de la infraestructura portuaria donde se requiriese, así como la tecnificación del sistema de trabajo por medio de la capacitación del personal y el mantenimiento de los canales y accesos marítimos a los terminales —lo cual se hacía a

¹⁰⁰ Jhon Jairo Martínez y Catalina Iregui Alcántara, “Análisis de los procesos de liquidación de algunas entidades del Estado”, *Economía Colombiana. Revista de la Contraloría General de la República* 293 (2002), 76

¹⁰¹ Varela, *Colpuertos: surgimiento, auge y desplome de una empresa estatal. 1959-1991*, 95.

través de las funciones de dragado y sostenimiento de los niveles mínimos de navegabilidad y atraque—, sin que se destinaran desde el principio los recursos necesarios para ello¹⁰².

Con base en el Decreto N° 407 de la ley de creación de Colpuertos, se estableció como principal fuente de ingresos “el producto que recaude por los servicios portuarios y complementarios que preste, conforme a las tarifas vigentes o a las que la misma empresa establezca en el futuro”¹⁰³. No obstante, los primeros aspectos que definieron su mala administración fueron las deficiencias operacionales debido a los frecuentes retrasos en el cargue y descargue de los buques por la congestión de los sitios de almacenamiento de las mercancías, el carácter rudimentario de la movilización de la carga por el uso intensivo de la fuerza humana y la diversidad de tarifas que se cobraban en los puertos de la empresa por concepto de pilotaje, muelles, derecho del terminal, movimiento de la carga y demás servicios¹⁰⁴. Por tanto, mientras que en Colombia no se elaborara una adecuada planificación del uso de las instalaciones y recursos existentes en el área del transporte marítimo de carga, cualquier plan de desarrollo económico sería inviable.

Con la ley de creación de Colpuertos también se aprobaron los primeros estatutos orgánicos de la empresa basados en los principios de organización centralista que tuvieron diez años de vigencia. En este período se inició el primer programa de inversiones, en obras y equipos, para todos los puertos del país. En los aspectos administrativos se presentaron dificultades, debido a la centralización en el manejo del personal y la poca autonomía que se daba al sistema operativo en los distintos terminales. Sin embargo, a pesar de estos inconvenientes mencionados la empresa logró el propósito inicial de su creación, como era

¹⁰² Varela, *Colpuertos: surgimiento, auge y desplome de una empresa estatal. 1959-1991*, 94

¹⁰³ Varela, *Colpuertos: surgimiento, auge y desplome de una empresa estatal. 1959-1991*, 98

¹⁰⁴ Varela, *Colpuertos: surgimiento, auge y desplome de una empresa estatal. 1959-1991*, 100

el de reactivar la actividad portuaria. En la segunda etapa, el Gobierno nacional por medio de la Ley 28 de 1974, expidió el decreto de Ley 561 de 1975, por el cual se organizó la empresa, convirtiéndose en una empresa comercial del Estado, vinculada al Ministerio de Obras Públicas.¹⁰⁵

Puertos de Colombia recibió del Ministerio de Obras Públicas el puerto de Buenaventura el 30 de junio de 1961, e inició operaciones el 1 de julio de 1961. El vallecaucano Carlos Alban Holguín fue el primer gerente de la empresa y bajo su administración se diseñaron políticas de infraestructura, nuevos sistemas de trabajo, capacitación de personal, etc. Luego, en la administración de Luis E. Palacios se acudió a un préstamo con el BID (Banco Interamericano de Desarrollo) para lograr la tecnificación de la empresa, adquiriéndose maquinaria y equipos sofisticados para la movilización de carga. Se creó el estatuto tarifario para el cobro de servicios en dólares y en efectivo. El sistema de paletización, que consistía en agrupar las mercancías en sacos, es entronizado por primera vez en el puerto.¹⁰⁶ En el momento en que Puertos de Colombia administró el Terminal Marítimo de Buenaventura, se empezaron a notar cambios en las labores ejecutadas, las distintas secciones (estiba, remonta de café, wincheros-portaleros, operadores de equipo, tráfico, etc.) comenzaron a tecnificarse y esto conllevó a un incremento de la productividad en el muelle.¹⁰⁷

¹⁰⁵ Palomeque, *El surgimiento de una clase Media alrededor de la empresa Puertos de Colombia en la ciudad de Buenaventura*, 17

¹⁰⁶ Palomeque, *El surgimiento de una clase Media alrededor de la empresa Puertos de Colombia en la ciudad de Buenaventura*, 19

¹⁰⁷ Palomeque, *El surgimiento de una clase Media alrededor de la empresa Puertos de Colombia en la ciudad de Buenaventura*, 20

3.3. El sindicalismo portuario en Buenaventura 1930-1980

En los años treinta los trabajadores portuarios de Buenaventura estuvieron afiliados al sindicato Ferroviario del Pacífico que tenía su sede principal en Cali; la subse de Buenaventura se sostenía con aportes de sus socios, y era lo suficientemente autónoma para la toma de decisiones en torno a condiciones, derechos y exigencias de los afiliados. Esta subse de se estableció para que el trabajador desahogara todo su temor, angustia y cansancio, de forma grupal; daban a conocer sus inquietudes, que a su vez recibían orientación a través de la subdirectiva o la junta central.¹⁰⁸ Para 1953 la entrega del terminal marítimo por parte del ferrocarril a la entidad de navegación y puerto adscrita al Ministerio de Obras Públicas y con el cambio de razón social, los trabajadores perdieron la afiliación al sindicato ferroviario. Este hecho los condujo a buscar la reorganización del sindicato y gestionar su reconocimiento jurídico en el terminal marítimo de Buenaventura, designando una junta directiva provisional, la cual contó con la participación de algunos miembros de la directiva de la subse sindical ferroviaria, todos ellos elegidos en Asamblea General, misma en la que se aprobaron los estatutos que regirían la organización sindical.¹⁰⁹

Maribel Valencia, resalta que cuando el terminal marítimo pasó a manos de la empresa Puertos de Colombia, ingresaron hombres jóvenes que se sentían descontentos por la forma como eran tratados los trabajadores. Ellos decidieron luchar por mejorar las condiciones laborales y así surge esa “Nueva Ola” de dirigentes sindicales — tradicionalmente provenientes de otras partes que hicieron del sindicalismo su patrimonio para beneficiar sus personas más allegadas—. Los nuevos líderes eran nacidos en

¹⁰⁸ Adalberto Palomeque García, “Historia de los Sindicatos Portuarios en Buenaventura”, *Cultura y Trabajo. Revista de la Escuela Nacional Sindical* 41 (2009) (Medellín), 71-77

¹⁰⁹ Maribel Fiasco Valencia. *Estilo de Vida de los Trabajadores Portuarios de la Empresa Puertos de Colombia* (Universidad del Pacífico, 2008)

Buenaventura y sus luchas cambiaron las condiciones laborales en el terminal marítimo, pues las condiciones empezaron a mejorar considerablemente y la capacidad adquisitiva de los trabajadores.¹¹⁰ Fue este liderazgo de nuevo tipo es el que hizo posible el Sindicato de Trabajadores del Terminal Marítimo de Buenaventura (SINTEMAR). Después de muchos conflictos y paros, el 30 de octubre de 1953 el Ministerio de Trabajo otorgó la personería jurídica 179, último año del gobierno de Laureano Gómez (1950-1953) y fecha en la que el país se encontraba en una crisis política y de violencia bipartidista. Para el año 1958 cuando SINTEMAR tuvo todos los requisitos legales, se vinculó a la Confederación de Trabajadores de Colombia (CTC) y en ese mismo año se llevó a cabo la primera convención colectiva de trabajadores. Cabe mencionar que todos los logros alcanzados por SINTEMAR fueron a través de las acciones colectivas, las cuales recogían los puntos solicitados por los trabajadores.¹¹¹

Los nuevos dirigentes sindicales a finales de los años cincuenta presentaron el primer pliego de peticiones, resuelto en un fallo arbitral de 1958 que les permitió a los trabajadores del puerto tener, además de beneficios salariales, una serie de beneficios sociales que redundaron en el aumento de la calidad de vida. El sindicato de Sintemar estaba afiliado a la Federación Nacional de Trabajadores Portuarios (Fedepuertos), entidad que agrupaba a los trabajadores portuarios a nivel nacional; así como también a la Confederación de Trabajadores de Colombia (CTC).¹¹² Adalberto Palomeque, destaca que los partidos políticos tradicionales y los grupos de izquierda influyeron sobre el sindicato portuario, ya que en el caso de Buenaventura, el partido conservador entre 1946 y 1953 tuvo una gran

¹¹⁰ Fiasco, *Estilo de Vida de los Trabajadores Portuarios de la Empresa Puertos de Colombia*, 19

¹¹¹ Fiasco, *Estilo de Vida de los Trabajadores Portuarios de la Empresa Puertos de Colombia*, 20

¹¹² Palomeque, "Historia de los Sindicatos Portuarios en Buenaventura": 71

representación en las directivas de la subsección del sindicato ferroviario, tanto que el ingreso de trabajadores a la actividad portuaria lo determinaba la afiliación a esta corriente política.¹¹³ Por su parte, el Partido Liberal a partir de los años sesenta logró mantener un férreo control sobre el sindicato portuario, debido a que la dirigencia sindical fue la base de un movimiento político de liderazgo caciquista. Eusebio Muñoz Perea abogado y político, fue el líder de dicha tendencia, del directorio de Carlos Holmes Trujillo, que en los años setenta lideró una de las facciones más importantes del liberalismo oficialista en el Valle del Cauca. Seguidamente en las décadas de 1960 y 1970 los grupos de izquierda tuvieron una gran influencia dentro de la dirigencia sindical portuaria e hicieron un importante trabajo de penetración en el sindicato, controlado por el liberalismo. Los grupos marxista-leninistas, una derivación prochina del antiguo Partido Comunista Colombiano, y en menor medida el Movimiento Obrero Independiente y Revolucionario (MOIR), promovieron la constitución de los comités de base, que aparecerían como organizaciones informales enfrentaban a las camarillas liberales y los grupos que constituían el soporte de los directivos de SINTEMAR. En tal sentido, en 1979 estalló el conflicto entre la junta directiva y el comité de base.¹¹⁴

En Colpuertos coexistían ocho sindicatos de base: en Barranquilla, estaba el sindicato mayoritario Sindicato de Trabajadores del Terminal Marítimo de Barranquilla (SIDEOTERMA) y dos sindicatos gremiales pequeños: SINTRANAVE y SINTRAMAR, en Cartagena estaba Sindicato de Trabajadores del Terminal Marítimo de Cartagena (SINDECATERMA), en Santa Marta estaba Sindicato de Trabajadores del Terminal Marítimo de Santa Marta (SINTRATEMAR), en Bogotá estaba SINTRAPOCOL, en

¹¹³ Palomeque, “Historia de los Sindicatos Portuarios en Buenaventura”: 74

¹¹⁴ Palomeque, “Historia de los Sindicatos Portuarios en Buenaventura”:75

Tumaco estaba Sindicato de Trabajadores del Terminal Marítimo de Tumaco (SINTRATUMACO) y en Buenaventura Sindicato de Trabajadores del Terminal Marítimo de Buenaventura (SINTEMAR). Como instancia superior se creó la Federación Nacional de Trabajadores Portuarios, FEDEPUERTOS. Ésta hizo parte de la Confederación de Trabajadores de Colombia, CTC, de orientación liberal y vinculada a los directorios políticos oficialistas de dicho partido¹¹⁵.

Los ocho sindicatos de base de la empresa Colpuertos y en especial SINTEMAR conformaron un sindicato vertical. Andrés Serra lo define como un tipo de organización en el que una central sindical controla a todos los sindicatos de trabajadores que operan en el país, y tiene carácter público. El Estado interviene directamente en la organización y funcionamiento de los sindicatos y los dirigentes de estos son funcionarios públicos.¹¹⁶

3.4. El movimiento huelguístico del sector portuario en las décadas de 1970-1980

La organización sindical portuaria ejerció una importante influencia en la administración de la empresa, permitió el diseño e implementación de políticas empresariales favorables para sus intereses operativos (salarios, número de trabajadores, horarios laborales, auxilios educativos, etc.). La empresa Colpuertos a partir de 1974 pasó de ser un instituto descentralizado a Empresa Comercial del Estado, lo que le garantizó tener autonomía financiera, administrativa y operacional, que incluso se delegó a las juntas administradoras de los puertos. 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

¹¹⁵ Varela, *Colpuertos: surgimiento, auge y desplome de una empresa estatal. 1959-1991*, 103

¹¹⁶ *Diccionario de ciencia política*, 1168

negociación frente a la Junta Directiva, al punto que lograron que todos sus miembros ser cobijados por las convenciones colectivas de trabajo pactadas.

El sindicato de SINTEMAR contaba con una amplia base sindical que le permitió negociar cada dos años convenciones colectivas. Durante la década de 1970 los logros del movimiento sindical se percibieron en los aumentos y en becas ofrecidas para educación, vivienda y cultura, como tal, aportes al bienestar social y aumentos salariales.¹¹⁷ El salario de los trabajadores con contratos a términos indefinido (mecánicos, bodegueros, bomberos etc.) estaba en niveles inferiores a los de sus similares en otras ramas de las actividades comerciales e industriales en Colombia. Para los trabajadores contratados al destajo, su sueldo dependía de la cantidad de carga movilizada y podían ganar mucho más que los vinculados.¹¹⁸

Luego vino una serie de huelgas portuarias¹¹⁹ que afectaban profundamente la economía nacional, debido a que para finales de la década de los setenta el transporte marítimo colombiano movilizaba cerca del 91% del comercio exterior; mientras que por otros medios como el aéreo o el terrestre fronterizo, sólo un 9%. En términos monetarios, las importaciones y exportaciones por vía marítima representaban alrededor del 85% del valor de la carga, y los demás medios, el 15%¹²⁰.

¹¹⁷ Varela, *Colpuertos: surgimiento, auge y desplome de una empresa estatal. 1959-1991*, 109

¹¹⁸ Varela, *Colpuertos: surgimiento, auge y desplome de una empresa estatal. 1959-1991*, 111

¹¹⁹ ...los dirigentes sindicales de las seccionales de Colpuertos se reunieron y acordaron un paro general el día 18 del corriente, a pesar de la insistencia de uno de los delegados bonaverenses, quien resaltó la crisis financiera que azotaba a Puertos de Colombia, empresa que puede "...correr igual suerte que Aerocóndor y tantas otras importantes empresas del país que han quebrado y millares de compañeros han quedado sin medio de subsistencia y han perdido todas sus prestaciones sociales. Rafael Sarmiento, "Acuerdan paro general en Puertos", *El Tiempo*, enero 10, 1983, 1.

¹²⁰ Varela, *Colpuertos: surgimiento, auge y desplome de una empresa estatal. 1959-1991*, 113.

Las duras manifestaciones populares durante el paro cívico nacional del 14 de septiembre de 1977 fueron un desafío a la estructura de poder de las clases dominantes. Los sectores populares, acudiendo a sus tradiciones de luchas, identidades e intereses confluyeron y articularon un sentido colectivo de oposición al proyecto de dominación.¹²¹ Por lo tanto, para imponer el modelo económico, el gobierno promovió una alta tasa de inflación, carestía y represión contra los trabajadores que reclamaban un alza de los salarios; el gobierno nacional dio garantías a la burguesía, dándole varias carteras ministeriales a representantes de los grupos monopólicos, neutralizó a las clases medias con prebendas provenientes de la ampliación de las redes clientelistas del Estado, y reprimió a los trabajadores.¹²²

El Congreso de la República transformó el clientelismo en su principal promotor de reparto de los recursos presupuestales del Estado en las regiones y municipios, y el ejecutivo se limitó a mantener su estabilidad atendiendo las presiones de los monopolios económicos. En este sentido, Frank Molano explica que se trató de un orden político que no permitía a los sectores populares canalizar y visualizar sus demandas por fuera de las redes clientelistas, lo que creó una condición de movilización y radicalización alimentada por las propuestas de izquierda, que por muy pequeñas que fueran tuvieron gran capacidad propagandística y difusión de su ideario radical anticapitalista.¹²³

¹²¹ Frank Molano Camargo, “El Paro Cívico Nacional del 14 de septiembre de 1977 en Bogotá. Las clases subalternas contra el modelo hegemónico de ciudad”, *Ciudad Paz-ando* (2010): 111-142.

¹²² Molano, “El Paro Cívico Nacional del 14 de septiembre de 1977 en Bogotá. Las clases subalternas contra el modelo hegemónico de ciudad”: 116

¹²³ Molano, “El Paro Cívico Nacional del 14 de septiembre de 1977 en Bogotá. Las clases subalternas contra el modelo hegemónico de ciudad”:118

Las centrales obreras CSTC y la CGT¹²⁴, así como la CTC y UTC¹²⁵ habían enviado una serie de pliegos de peticiones en las cuales pedían negociar con el presidente López Michelsen. Aunque tanto las centrales obreras como las organizaciones sindicales enviaron sus pliegos de peticiones individualmente, tenían varios aspectos en común, entre los que se encontraba el alza del salario para los trabajadores.¹²⁶ Para 1977, tanto en la capital como en varias regiones del país, la modalidad de paro cívico (PCC) se había configurado como una forma de protestas de amplios sectores populares. Estas protestas expresaron las demandas de diversos sectores sociales (obreros, empleados, campesinos, semiproletarios y estudiantes) y contaron con la participación de grandes masas y organizaciones políticas de oposición al gobierno nacional o local. Para el caso de Bogotá, las jornadas de septiembre de 1977 expresaron contradicciones y fuerzas sociales subalternas diversas, que además de la lucha reivindicativa, implicaban el rechazo al orden económico y político dominante, y de manera particular, al modelo de ciudad que las clases dominantes configuraban como economía “moral” de las masas populares de Bogotá.¹²⁷

Con posterioridad al paro, en noviembre de 1977, el gobierno autorizó de forma demagógica un alza de salarios que obviamente no cumplía las exigencias propuestas en el

¹²⁴ Los pliegos de peticiones de la CSTC y la CGT eran los siguientes. 1. Aumento general de salarios en un 50%; 2. Congelación de precios y tarifas; 3. Levantamiento del Estado de Sitio, 4. Reapertura y desmilitarización de las universidades; 5. Plenos derechos sindicales para los trabajadores del Estado; 6. Tierra para los campesinos y cese de la represión en el campo. Molano, “El Paro Cívico Nacional del 14 de septiembre de 1977 en Bogotá. Las clases subalternas contra el modelo hegemónico de ciudad”: 117

¹²⁵ Las exigencias CTC y la UTC eran las siguientes: 1. Vigencia de la Ley 187 de 1959 sobre prima móvil; 2. Convocatoria inmediata del Consejo Nacional de Salarios para la fijación del salario mínimo; 3. Convocatoria del Consejo del Trabajo para discutir condiciones laborales, pliegos, pactos colectivos, derecho de huelga; 4. Jornada Laboral de ocho horas para todos los trabajadores; 5. Modificación de la reglamentación de la Ley 27 sobre amparo a la niñez; 6. Abolición del impuesto a las ganancias ocasionales y a las cesantías, Molano, “El Paro Cívico Nacional del 14 de septiembre de 1977 en Bogotá. Las clases subalternas contra el modelo hegemónico de ciudad” 117.

¹²⁶ Molano, “El Paro Cívico Nacional del 14 de septiembre de 1977 en Bogotá. Las clases subalternas contra el modelo hegemónico de ciudad”: 128.

¹²⁷ Molano, “El Paro Cívico Nacional del 14 de septiembre de 1977 en Bogotá. Las clases subalternas contra el modelo hegemónico de ciudad”: 129.

paro, y convocó el Consejo de Salarios y de Trabajo compuesto por el gobierno, los empresarios y los presidentes de las centrales sindicales. Las movilizaciones populares no disminuyeron, en octubre y noviembre se desarrollaron contra la represión y los asesinatos realizados por la fuerza pública; estas manifestaciones huelguísticas crecieron a lo largo de 1978, año en que se presentaron 20 paros cívicos regionales.¹²⁸

El paro cívico fue un éxito en la medida que por primera vez el movimiento sindical exigió que el gobierno aceptara discutir un plan de desarrollo. En segundo lugar, logró convocar, más allá del gremio, un contingente de fuerzas sociales disímiles que exigían acordar un plan nacional de desarrollo consensuado con el movimiento social, punto de inicio que permitió advertir una transformación importante en la proyección política del movimiento sindical, que demuestra un mayor grado de autonomía y madurez política.¹²⁹

Pero el movimiento sindical no logró articular un movimiento social que tuviera identidad frente al proceso de paz de Belisario Betancur (1982-1986), debido a que quedó eclipsado por el movimiento armado; por el contrario, las posibilidades de autonomía se diluyeron por los distintos errores del paro cívico que se dieron al comenzar la década de los ochenta.

CUADRO No. 1
HUELGAS Y CONFLICTOS EN EL TERMINAL MARITIMO DE
BUENAVENTURA

Fechas	HUELGAS Y CONFLICTO
Décadas del 30, 40 y 50s.	Se presentaban protestas por despidos y sanciones injustificadas de trabajadores ¹³⁰ .

¹²⁸ Molano, “El Paro Cívico Nacional del 14 de septiembre de 1977 en Bogotá. Las clases subalternas contra el modelo hegemónico de ciudad”: 138.

¹²⁹ Miguel Ángel Urrego A. “Sindicalismo y política: Los trabajadores colombianos ante la globalización neoliberal” *Nómadas* (Bogotá: Universidad Central Colombia) (2000): 160-170.

¹³⁰ En este período el Terminal Marítimo fue administrado por los Ferrocarriles Nacionales.

Agosto 9 de 1963	Paro en el terminal marítimo por solidaridad con el paro ordenado por la CTC.
Abril de 1965	Paro por el no pago parcial de cesantías a los trabajadores.
Marzo de 1966	Paro por el no pago del recargo nocturno de las 6 pm a las 00 y de las 00 hasta las 04 am
Abril 14 de 1977	Se presentó una huelga por la implantación del nuevo sistema de lista corrida ¹³¹ , este cese de actividad tuvo una duración de 7 días.
Mayo 14 de 1979	Se presentó un cese colectivo de labores por la defensa del horario de trabajo de 8 AM a 4 pm y de 4 pm a 1 am. Este fue el paro más largo que realizaron los trabajadores portuarios, pues duró 33 días, y a la postre registró la más fuerte derrota del sindicalismo portuario.
5 de Julio de 1983	Se presentó un cese de actividades al modificarse el procedimiento de asignación y control del personal de operador de equipo terrestre.

Fuente: Ministerio del Trabajo. Subdirección de Relaciones Colectivas. Archivo Sindical. Bogotá.

En enero de 1983, *El Espectador* señaló que se había presentado una huelga. Con cierto tono de augurio advirtió el director general del trabajo, William Cruz Suárez que “...será un año bastante agitado ya que al vencer la mayoría de las convenciones colectivas se prevén enfrentamientos entre los empresarios y los trabajadores durante las etapas de negociación de los petitorios”¹³². Y Puertos de Colombia, precisamente, fue uno de los tantos ejemplos en la dinámica de protestas que experimentó el país en el transcurso del año.

En el contexto nacional hubo un clima tenso en las empresas. Entidades sindicales como la Asociación de Navieros (Adenavi), trabajadores estatales en Medellín, los choferes de las principales ciudades del país, el sindicato del Inderena, Fedecacao, la Federación Colombiana de Educadores, la Asociación Nacional de Empleados del Banco de la República, el sindicato nacional de Coltabaco, los trabajadores del Acueducto de Bogotá, los petroleros, los funcionarios públicos y la Feneltrase, protestaron en general por un atraso en el pago de los salarios y exigiendo auxilios sociales por parte de las empresas a las que

¹³¹ Lista corrida significa el llamado consecutivo a trabajar de acuerdo al ordenamiento numérico o fichas que se le ha dado a los trabajadores.

¹³² Marcela Giraldo, “Sólo una huelga al comenzar 1983”, *El Espectador*, enero 4, 1983, 8-A.

estaban adscritas.¹³³ El testimonio de un sindicalista de la época es ilustrativo: “[...] el paro de 1983 que estuvimos 33 días de paro, nos botaron unos compañeros, a mí me correteó la policía y me hicieron tirar por detrás del sindicato de SINTEMAR y esconderme en una casa. A otros compañeros los destituyeron de la empresa como a Eduardo Solís entre otros compañeros; el paro de 1983 fue el paro más largo que ha tenido la empresa Puertos de Colombia”¹³⁴.

Uno de los acontecimientos que marcó la polaridad fue el denominado paro cívico del 27 de octubre de 1988 en que la CUT y otras organizaciones convocantes (Anuc, Onic, Coordinadora de movimientos cívicos) citaron a una protesta cívica y los grupos insurgentes formularon la propuesta de acciones militares durante dicha jornada. Dicho paro cívico no tuvo la trascendencia que se esperaba; por el contrario, el llamado de los grupos insurgentes a realizar acciones armadas durante el paro le sirvió al establecimiento para reprimir el movimiento de masas y a la gran prensa para señalar que el paro era subversivo; se evidenció entonces, la división de opiniones entre la insurgencia y el movimiento popular y las divergencias al interior de la CUT.¹³⁵

Las dificultades para el sindicato portuario llegaron en la década de los 80 que significó un periodo de repliegue social encaminado a resistir la ofensiva gubernamental, por lo cual se aceptó un bono de 30.000 pesos sin aumento salarial, mientras el gobierno se fortaleció suprimiendo sindicatos pequeños del área marítima, despidiendo directivos sindicales y rompiendo huelgas como la ocurrida en 1983, en que el Estado militarizó el

¹³³ Germán Navarrete, “El domingo estudian paro indefinido en Colpuertos; choferes anuncian huelga”, *El Tiempo*, enero 22, 1983, 7-B.

¹³⁴ Entrevista No. 4 con Alejandro Solís Exsindicalista de Puertos de Colombia, Realizada en Buenaventura, 2020.

¹³⁵ Urrego, “Sindicalismo y política: Los trabajadores colombianos ante la globalización neoliberal”:163-164

puerto y contrató personal adicional para evitar traumatismos en el mercado internacional.¹³⁶ La continuación de las operaciones en el puerto en medio de la huelga evidenció el declive del sindicato. Para los trabajadores la pérdida se notó fundamentalmente en los recortes prestacionales, en la modificación del sistema del salario al destajo, disminución de la planta de personal, aumento de años para la jubilación y las demoras para acceder al fondo pensional.¹³⁷

3.5. Colombia en las manos invisibles del mercado

En los años ochenta y mucho antes de los cambios suscitados por la “apertura económica”, la industria colombiana entró en un proceso de cambios profundos (reestructuración de hecho) en que muchas empresas bajo la presión de una demanda inestable, creciente competencia interna y externa (a través del contrabando) y de utilidades decrecientes comenzaron a revisar las estructuras de costos, a modernizar sus procesos administrativos y productivos y a elevar la productividad. Simultáneamente, realizan ajustes masivos de personal y difunden la práctica del empleo temporal.¹³⁸ En ese momento la economía colombiana se enfrentaba a dos escenarios que estaban exigiendo decisiones para un desarrollo a largo plazo: un escenario interno, caracterizado por un cierto estancamiento, con tasas de crecimiento del PIB inferiores al 5% y una notable caída al 0.6% anual promedio en la productividad de las actividades urbanas en la década de los ochenta; y un escenario externo, caracterizado por acelerados cambios en el ámbito internacional, que se venían expresando en veloces procesos de internacionalización y globalización de la economía

¹³⁶ Moreno, *Buenaventura a la deriva: historia de un puerto en contravía de su pueblo 1945 hasta el presente*, 107

¹³⁷ Varela, *Colpuertos: surgimiento, auge y desplome de una empresa estatal. 1959-1991*, 160

¹³⁸ Rainer Dombois; Carmen Marina López Pino. *Cambio técnico, empleo y trabajo en Colombia: aportes a los estudios laborales en 8 congreso de sociología del trabajo*. (Bogotá: Fescol, 1993), 412

mundial, con base en la innovación tecnológica, el conocimiento y la conformación de bloques económicos.¹³⁹

La industria se vio intensificada y generalizada por el vuelco en las políticas económicas introducidas por el Estado desde el comienzo de los años noventa: “La “apertura económica” que le quita la protección a la industria y la expone a la competencia internacional. La privatización masiva de empresas públicas y el retiro del Estado regulador y gestor de la economía generan nuevas condiciones de competencia y negocian a empresarios y trabajadores que refuerzan los cambios que venían sucediendo desde la década anterior”¹⁴⁰.

Esta estrategia de crecimiento tenía como soporte fundamental, la modernización del aparato industrial, a través de un proceso gradual de liberación del comercio; la eliminación de los sesgos anti-exportadores existentes; la ampliación y fortalecimiento del sector financiero; y la adecuación de la estructura institucional en los campos de comercio exterior, laboral tributario, financiero y cambiario, de tal forma que faciliten la modernización industrial y estimulen el desarrollo de la actividad exportadora.¹⁴¹ En el gobierno de 1990-1994 presidido por César Gaviria especifica las condiciones en que se presenta la “Revolución pacífica”:

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

¹³⁹ Melo, *Colombia hoy*, 25

¹⁴⁰ Dombois y López, *Cambio técnico, empleo y trabajo en Colombia: aportes a los estudios laborales en 8 congreso de sociología del trabajo*, 17

¹⁴¹ Melo, *Colombia hoy*, 25

propicias para la aceleración del cambio, este gobierno ha tenido la voluntad, la capacidad y la decisión de “revolucionar” las instituciones colombianas para ponerlas a tono con las necesidades del país.¹⁴²

Por consiguiente, la economía colombiana, aunque relativamente tarde, se abrió a la competencia internacional y ya hay evidencias de que en las principales empresas se estaban viviendo procesos semejantes al descrito. En algunos casos, la reestructuración de la producción ya ha producido un reacomodamiento del sindicalismo. En otros, las fricciones obrero-patronales significaron obstáculos serios a la reestructuración. Así mismo, todo el proceso de modernización estaba mediado o influenciado por la política de Estados Unidos, el neoliberalismo no es la excepción, así, Consuelo Ahumada explica que los gobiernos estadounidenses en complicidad con un sector de la burguesía han manipulado el Estado en favor de sus propios intereses y en deterioro del desarrollo nacional en palabras de Ahumada:

La política de apertura económica y demás rasgos distintivos del modelo ha sido impuestos durante muchos años por dichas instituciones internacionales en los países del Tercer Mundo, y han sido acogidos casi en su totalidad por los distintos gobiernos de la región, en mayor o menor medida. Su primer impulso empezó esporádicamente durante los años cincuenta como alternativa para el modelo de sustitución de importaciones (ISI), concebido bajo los lineamientos de la CEPAL y adoptado por la mayor parte de los países latinoamericanos... es importante destacar que la implementación de un modelo neoliberal como tal solo se inicia de manera firme y coherente en estos países hacia finales de los ochentas, cuando toma fuerza también la estrategia de recolonización de la región por parte de los Estados Unidos.¹⁴³

Gaviria personificó los cambios, aunque las medidas de apertura se habían iniciado tímidamente desde gobiernos anteriores (desmonte de la protección y liberación del comercio), en este gobierno se aprobó la constitución que legitimó la apertura económica. Así mismo, se criticó el modelo anterior, en que la protección a la industria había generado corrupción e ineficiencia y por el contrario si se liberalizaba el comercio exterior se impondría la competencia y

¹⁴² Plan Nacional de Desarrollo 1990-1994. La Revolución Pacífica. En: https://www.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/GCRP/PND/Gaviria_Prologo.pdf [consultado en marzo 2020]

¹⁴³ Ahumada, *El modelo neoliberal y su impacto en la sociedad colombiana*, 16

con ello el progreso.¹⁴⁴ En adelante los próximos planes de desarrollo se centrarían en garantizar condiciones para que el sector privado desarrollara la nación, así lo presentó la Revolución pacífica: el nuevo plan incluye profundas transformaciones institucionales; propugna por la autonomía de los individuos y el sector privado...actores centrales del proceso de cambio y crecimiento¹⁴⁵, si la preeminencia es el sector privado ¿cuál sería el papel del Estado? El plan lo detalla: “el Estado puede hacer más por el desarrollo económico concentrándose en sus obligaciones sociales básicas, deshaciéndose de funciones que no le corresponden, y dejando de intervenir en numerosos escenarios de la vida económica”¹⁴⁶

Los criterios que orientaron esta nueva estrategia quedaron consignados en la Ley Marco de 1990 que en particular eliminó el régimen de la licencia previa de importación, estableció un cronograma de reducción y homogeneización de los gravámenes a las importaciones y fijó los criterios de reorganización de las entidades públicas de comercio exterior.¹⁴⁷ También permitió una descentralización en las decisiones relacionadas con el manejo cambiario; contendrá una flexibilización relacionada con la inversión extranjera no solo desde el punto de vista de los sectores o actividades en los cuales podrá efectuarse, sino de la modalidad de la misma, la forma de participación, la capitalización de créditos externos, la clasificación de las empresas, la libertad de venta de la inversión, la igualdad de tratamiento

¹⁴⁴ Moreno, *Buenaventura a la deriva: historia de un puerto en contravía de su pueblo 1945 hasta el presente*, 122

¹⁴⁵ Plan Nacional de Desarrollo 1990-1994.

¹⁴⁶ Plan Nacional de Desarrollo 1990-1994.

¹⁴⁷ Eduardo Lora Torres. *Apertura y Modernización: las reformas de los noventa*. (Bogotá: Tercer Mundo Editores, 1991), 298

a los nacionales, derechos de inversionistas, el tratamiento a las utilidades, el régimen tributario, etc.¹⁴⁸ dichos criterios estaban plasmados en la Revolución pacífica.

... Naturalmente la reforma más importante consiste en la apertura económica, eliminando los controles administrativos, reduciendo y simplificando los aranceles, creando las condiciones para que nuestros productos sean realmente competitivos en los mercados internacionales. En segundo lugar, se describen las medidas de la reforma laboral conducente a flexibilizar uno de los elementos más rígidos de la economía, sin el cual el éxito de la apertura estaría comprometido...¹⁴⁹

En general las proyecciones del plan de desarrollo del gobierno de Gaviria para la década de los 90 contemplaban, como efecto de las políticas de apertura, un incremento de la tasa de crecimiento económico y por ende una reducción de la tasa de desempleo y un aumento del ingreso real per cápita. Dicho crecimiento ocurrido en 1991 ya se había previsto, pero no en la magnitud que ocurrió debido a que las experiencias internacionales hacían esperar un efecto recesivo temporal de la liberación.¹⁵⁰

3.6. El sindicalismo colombiano ante los retos del neoliberalismo.

Los procesos de internacionalización de la economía acompañados de los cambios tecnológicos y los procesos de reconversión industrial y privatización pusieron en serias dificultades al movimiento sindical, ya que los dirigentes no se encontraban preparados ni política, ni organizativamente para esos cambios. Estas tecnologías fueron introducidas a la industria colombiana a través de la importación de maquinaria y primero fueron implementados en la industria textil y manufacturera en general, en la industria metalúrgica y metalmecánica, la cerámica y el material de construcción y la industria química y

¹⁴⁸ Francisco G. Restrepo Gallego. *Apertura económica: una puerta al siglo XXI*. (Medellín: Asociación Colombiana de Ejecutivos de Finanzas, 1991), 107

¹⁴⁹ Plan Nacional de Desarrollo 1990-1994.

¹⁵⁰ Dombois y López, *Cambio técnico, empleo y trabajo en Colombia: aportes a los estudios laborales en 8 congreso de sociología del trabajo*, 151

farmacéutica, en primera instancia. De allí que fuera en estos grupos de empresas en donde se manifestara el mayor número de despidos durante el último periodo.¹⁵¹

Todavía cabe señalar que en la administración de Virgilio Barco hubo una disposición hacia el movimiento laboral organizado, prontamente superado por la “guerra sucia” declarada contra los líderes sindicales y simpatizantes de izquierdas, y por la disminución y privatización de entidades gubernamentales nacionales resultantes de las leyes de descentralización municipal aprobadas por el Congreso a mediados de los años 80. Además, como había sucedido en la administración de López doce años atrás, los llamados iniciales en pro de una “concertación” fueron abandonados y su equipo económico diseñó unilateralmente un plan de reformas neoliberales que la administración Gaviria implementaría posteriormente, a partir de 1990.¹⁵²

Se debe agregar que la CUT aliada con la CTC y la CGT convocaron una nueva huelga nacional, en respuesta a la renuencia de la administración Barco a considerar un nuevo pliego de peticiones presentado por las tres confederaciones. Además, el rechazo a los planes de privatización del gobierno (el cual contemplaba la liquidación de los sistemas portuario y ferroviario de propiedad del Estado), a la descentralización municipal y a la apuesta en funcionamiento de agencias temporales de empleo, las peticiones incluían un incremento del nivel general de salarios, la congelación de los precios de los alimentos y de tarifas de servicios públicos y transporte; la ratificación de los acuerdos de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) relativos al derecho de organizar sindicatos; el cumplimiento

¹⁵¹ Álvaro Rendon Merino. “Los sindicatos en Colombia: dificultades y retos sociopolíticos a finales de siglo” *Documento de Trabajo- debate sindical* (Bogotá D.C., 1995): 11-90

¹⁵² Mauricio Cárdenas Piñeros. “La respuesta laboral al Neoliberalismo en Colombia: El contexto político” *novar Innovar* (1995): 43-65

para el gobierno, de pactos firmados con el movimiento cívico; y la eliminación de los escuadrones paramilitares involucrados en el asesinato de líderes de organizaciones laborales y populares.¹⁵³

Aunque las movilizaciones eran recurrentes y había esporádicas huelgas generales en contra del manejo de la deuda externa y el rol del FMI, el movimiento laboral colombiano había sido golpeado con recortes al gasto social, políticas de austeridad salarial en el sector público, contratación de la industria y crecimiento continuo en el sector informal, en medio de una aguada represión política que se ocultaba tras una violencia social generalizada. Como resultado de esta situación el sector más sindicalizado que eran los empleados públicos que conformaban el 50% de la población laboral organizada en el país se vieron perjudicados en su poder adquisitivo, además el número de trabajadores sindicalizados en el sector industrial se redujo al igual que su capacidad de negociación.¹⁵⁴

Cambiando de perspectiva, se resalta que la respuesta sindical ante la implementación de los círculos de calidad se expresó en tres tipos de estrategias: 1) estrategia de rechazo: como la mayoría de los trabajadores lo aceptó, los sindicatos corren el riesgo de desaparecer. 2) estrategia de involucramiento: el sindicato viendo lo inevitable de la estrategia empresarial, se anticipó a sus efectos e intentó negociar y regular la implementación de los círculos de calidad, tratando de negociar en las convenciones colectivas.¹⁵⁵

Los movimientos sindicales han mantenido sus estructuras aisladas del conjunto social, además, la predominancia del sindicalismo de base es una muestra del nivel de atraso

¹⁵³ Cárdenas, “La respuesta laboral al Neoliberalismo en Colombia: El contexto político”: 52

¹⁵⁴ Cárdenas, “La respuesta laboral al Neoliberalismo en Colombia: El contexto político”: 54

¹⁵⁵ Rendon, “Los sindicatos en Colombia: dificultades y retos sociopolíticos a finales de siglo”: 25

en correspondencia con las nuevas realidades de la empresa y de los procesos de internacionalización del capital, esto da a entender, que el sindicalismo en si se encuentra en un desnivel de progreso frente a los procesos de modernización que se llevaron a cabo en el mundo exterior. Por otra parte, es evidente la ausencia de un pensamiento moderno con relación a las actividades y mecanismos organizativos internos.¹⁵⁶ Miguel Urrego plantea, que durante las últimas dos décadas el movimiento sindical ha deambulado entre la resistencia al modelo económico de turno, los vaivenes de la unidad y el debilitamiento gremial y padeciendo las transformaciones mundiales, para las cuales no estaba preparado. Mas aún, la supremacía del tema de la guerra y la paz sigue gravitando negativamente sobre la autonomía de lo sindical. Finalmente, la imposibilidad de combinar la “concertación” es decir, el abandono de los reclamos del sindicalismo en las mesas de concertación con el gobierno— y, al mismo tiempo, responder a la presión de las bases obreras que reclaman lucha contra medidas neoliberales, ha fraccionado y debilitado a las organizaciones.¹⁵⁷

3.7. El sindicalismo colombiano y SINTEMAR ante los procesos de privatización

El proceso de transformación vivido en América Latina por los sujetos y las estructuras desde las cuales se realiza la intermediación política se manifestó a raíz del impacto de la globalización neoliberal que generó la reducción del mundo del trabajo y un duró golpe a la clase obrera y a sus organizaciones gremiales y políticas. Así mismo, los recientes procesos de globalización capitalista demandaron la reconstitución del mundo del trabajo, la desestructuración del Estado de Bienestar y su reducción. Dichos cambios se dieron paralelamente a la denominada flexibilización del mundo del trabajo que supone no

¹⁵⁶ Rendon, “Los sindicatos en Colombia: dificultades y retos sociopolíticos a finales de siglo”:30

¹⁵⁷ Urrego y Gómez, “Sindicalismo y Política: los trabajadores colombianos ante la globalización Neoliberal” *Revista Nómadas* (2000): 160-170

solo la reducción de prestaciones alcanzadas por la lucha de los sindicatos sino la aparición de medias jornadas de labor y otras formas y condiciones de contratación que han debilitado las condiciones laborales y han transformado a la clase obrera.¹⁵⁸

Estas políticas están relacionadas con las conclusiones del estudio del Banco Mundial, que aconsejó desmontar los costos laborales, el régimen convencional y la contratación colectiva, política para mejorar la productividad mediante la automatización de la carga y lograr la modernización portuaria.¹⁵⁹ En adelante, SINTEMAR se dedicó a mantener los beneficios que hasta ese momento había conseguido, no obstante, la administración de Colpuertos en cabeza de la Consejo de Usuarios del Terminal Marítimo y Aéreo (CUTMA) y basado en conclusiones del Banco Mundial, iniciaron una persecución laboral mediante la opinión pública, denunciando que la ineficiencia portuaria se debía primero, al número de trabajadores, segundo, a los altos sueldos y primas extralegales y finalmente, acusaban al régimen pensional de llevar a la empresa a la quiebra.¹⁶⁰ La posición del sindicato de SINTEMAR frente a la política portuaria nacional fue la siguiente:

Manifestaron al respecto que no encontraron una relación causa-efecto tan simple como la presentada en el documento para establecer la cantidad de puestos en que se debía reducir la planta de personal Colpuertos; pues, tenían en cuenta el elevado número de variables que inciden en la operaciones portuarias como son: tipo de carga, clase y formal del empaque, peso por unidad comercial, puntual del buque, manga del mismo, dimensión de la boca-escotilla etc., y además las operaciones simultaneas que se presentaron en los diferentes frentes de trabajo tanto en el sector marítimo, como en el terrestre, no vemos con claridad a que patrones se refiere.¹⁶¹

¹⁵⁸ Urrego y Gómez, “Sindicalismo y Política: los trabajadores colombianos ante la globalización Neoliberal”: 164

¹⁵⁹ Moreno, *Buenaventura a la deriva: historia de un puerto en contravía de su pueblo 1945 hasta el presente*, 105

¹⁶⁰ Moreno, *Buenaventura a la deriva: historia de un puerto en contravía de su pueblo 1945 hasta el presente*, 107

¹⁶¹ Posición del Sindicato de los Trabajadores del Terminal Marítimo de Buenaventura frente al documento elaborado por planeación Nacional y el Ministerio de Obras Públicas para el Consejo Nacional de Política Económica y Social (COMPES) para la consolidación de una política portuaria nacional, Buenaventura, agosto 21 de 1990

Entre los diversos factores que intervinieron en la liquidación de Colpuertos y la privatización de la actividad portuaria, incluidos los cambios de la política pública por las presiones internacionales, se debe tener en cuenta la pérdida de capacidad de presión y negociación del movimiento sindical. Por su parte, el sindicalismo en Colombia presentó altos niveles de dispersión y atomización, lo cual obstaculizó su interlocución política con el Estado y los gremios de la producción; derivado de lo anterior, se han perdido derechos adquiridos en el pasado por la lucha sindical. Además, los altos salarios pactados en las convenciones colectivas, sumado a la reducida sindicalización de la población económicamente activa en Colombia, contribuyeron a la formación de una opinión pública negativa frente al antiguo sindicato de Colpuertos. Estos componentes fueron utilizados por los empresarios, el Estado y los medios de comunicación masiva para privatizar las empresas y socavar las reivindicaciones sindicales.¹⁶²

En Colpuertos las deficiencias administrativas y financieras, así como los conflictos laborales, generaron problemas de ineficiencia en la empresa, lo que a su vez originó sobrecostos que eran trasladados a los usuarios. Resalta Joaquín Viloría:

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 de pesos. Las convenciones colectivas de los trabajadores imponían restricciones en 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 período 1986-1989.¹⁶³

¹⁶² Nayibe Jiménez Pérez; Wilson Delgado Moreno. “La política pública de privatización del sector portuario y su impacto en la organización del trabajo en el puerto de Buenaventura” *Revista Pensamiento & Gestión* (2008): 178-213

¹⁶³ Joaquín Viloría de la Hoz. “De Colpuertos a las Sociedades Portuarias: Los puertos del Caribe Colombiano, 1990-1999”, Documentos de Trabajo Sobre Economía Regional, Banco de la República Cartagena de Indias (2000).

El Gobierno nacional defendió siete razones por las cuales fue necesario liquidar la empresa Puertos de Colombia. El ministro de Obras Públicas, Juan Felipe Gaviria en 1990 aseguró que Colpuertos carecía de la eficiencia necesaria, era centralista, su déficit era creciente, cada vez tenía más cargas prestacionales, poseía una excesiva planta de personal, estaba atrasada tecnológicamente y existía un divorcio entre los intereses de la empresa y los sindicatos. Las siete razones esgrimidas por el funcionario fueron¹⁶⁴:

- “El tiempo que se trabaja en los diversos muelles es muy bajo; los navíos esperan 4 días y medio para atracados en el muelle, sin que ningún tipo de cargue o descargue se realice. El fenómeno se atribuye, ante todo, a restricciones de horario y pactos de tipo convencional”
- “Agrega que los resultados financieros obtenidos por Colpuertos durante la década de los 80 “justifican de sobra una reorganización administrativa de la estructura portuaria colombiana”.
- “Según la Contraloría de la República, la entidad arrojó pérdidas en siete ocasiones, saldo positivo en dos y la utilidad neta para 1985”.
- “Las pérdidas de 1989 no tienen antecedentes y ascendieron a 14.333 millones de pesos”.
- “Igualmente, la mala situación económica de Colpuertos también ha contribuido el hecho de que el valor de las tarifas que se cobran a los usuarios de los terminales, no se ajustan a las necesidades de costos”.
- “el estatuto tarifario es excesivamente complejo esta desactualizado frente a los avances del transporte marítimo, y no se funda en las estructuras de costos de los puertos. Las tarifas por carga de importación subsidian a las de importación”, el explica el funcionario en el documento”.
- “Indica, además, que el puerto de Buenaventura considerado como rentable, debe ayudar a otros como el de Barranquillas que no cubre sino el 57 por ciento de sus gastos de funcionamiento con sus ingresos. A todo lo anterior se suma que Colpuertos posee una excesiva planta de personal al tener 8.850 empleados cuando teniendo en cuenta los volúmenes de carga, deberían ser máximo 6.700 y tomando como base los patrones internacionales, se requerían de 3.700”.¹⁶⁵

¹⁶⁴ Colprensa, “Siete razones para liquidar a Colpuertos”, *El País*, 2 de noviembre de 1990, 2

¹⁶⁵ Colprensa, “Siete razones para liquidar a Colpuertos”, *El País*, 2 de noviembre de 1990, 2

3.8. Reforma portuaria y privatización de Colpuertos

Frente a la presión de la economía por un cambio de modelo en la organización de la empresa se hizo irreversible. También la presión frente a la competencia de otros puertos en el país (Costa Atlántica) se hizo más evidente.¹⁶⁶ La administración de Colpuertos ejerció el monopolio de las actividades portuarias del país para el manejo de carga de exportación e importación. En la estructura de costos debido a la situación de monopolio que ejerció la empresa, los costos de las operaciones se dispararon, lo que produjo un traslado de precios a los usuarios y todo ello luego pasó a los consumidores, dando como resultado un encarecimiento de las importaciones y las exportaciones y pérdida de competitividad de los productos colombianos en el exterior.¹⁶⁷ La posición del Sindicato de los Trabajadores del Terminal Marítimo de Buenaventura frente al documento CONPES fue como sigue:

Los factores con mayor incidencia en la tendencia declinante de Colpuertos en el sistema portuario nacional están relacionadas con su capacidad operativa y su eficiencia, específicamente en tres aspectos: la desactualización tecnológica de instalaciones y equipos, el sobredimensionamiento de la planta personal y los sobrecostos y restricciones impuestos por las convenciones colectivas de trabajo. Bajo estas circunstancias, ha desmejorado sensiblemente su situación financiera, su capacidad de inversión y sus perspectivas de funcionamiento.¹⁶⁸

La caótica situación creada por la administración de Colpuertos llevó al gobierno nacional a ver lo que estaba pasando en otros países, teniendo presente que el transporte marítimo representaba el 80% del volumen del comercio exterior. Por otro lado, la participación de los capitalistas privados en la operación de los puertos marítimos se había

¹⁶⁶ Palomeque, *El surgimiento de una clase Media alrededor de la empresa Puertos de Colombia en la ciudad de Buenaventura*, 88

¹⁶⁷ Luis Joaquín Ducon Fonseca, “análisis de la situación de los flujos comerciales (importaciones y exportaciones) por el puerto de Buenaventura, generado por la dinámica del apec” 2010 <http://www.eumed.net/libros-gratis/2011a/909/epoca%20colpuertos.htm> [consultado en marzo 2020]

¹⁶⁸ Posición del Sindicato de los Trabajadores del Terminal Marítimo de Buenaventura frente al documento elaborado por planeación Nacional y el Ministerio de Obras Públicas para el Consejo Nacional de Política Económica y Social (COMPES) para la consolidación de una política portuaria nacional, Buenaventura, agosto 21 de 1990

ya convertido en una tendencia estratégica en el mundo, y uno de los primeros países en privatizar sus puertos fue Inglaterra en 1981, que vendió los 21 puertos que controlaba la empresa pública “*Transportation Board*” a operadores privados, así mismo, también se replicó en Malasia, Filipinas, y fue posteriormente adoptado en otros lugares.

Seguidamente, el CONPES realizó una evaluación portuaria en que indicó que el estado de crisis en que se hallaba Colpuertos, los aspectos más críticos era el laboral, el tarifario y el operacional, que dificultaban la operación portuaria. En la segunda parte, anuncia una reforma estructural, denominada “Consolidación de la política portuaria” que caracterizó la gestión de los puertos sobre los siguientes cuatro aspectos: 1. Propiedad: concierne a que el Estado debe ser propietario de las zonas (ubicación), y la propiedad de la infraestructura concierne a quien haga las inversiones. 2. Administración: el paradigma debe cambiar, la administración portuaria debe ser dirigida por la nación, por particulares o por sociedades mixtas. 3. Operación: el Estado debe ceder a subcontratar con terceros la operación total (estiba, desestiba, almacenaje etc.). 4. Financiación: cada puerto debe ser autosuficiente.¹⁶⁹

Además, la gestión del sistema portuario se basó en criterios neoliberales: 1. Competencia: como ningún puerto goza de monopolio, tendrán que competir para ofrecer los servicios. 2. Eficiencia: se busca menores costos y mayores beneficios. 3. Especialización y complementariedad: se requiere de aprovechar al máximo las ventajas para una mayor

¹⁶⁹ Posición del Sindicato de los Trabajadores del Terminal Marítimo de Buenaventura frente al documento elaborado por planeación Nacional y el Ministerio de Obras Públicas para el Consejo Nacional de Política Económica y Social (COMPES) para la consolidación de una política portuaria nacional, Buenaventura, agosto 21 de 1990

eficiencia en el comercio. 4. Protección al usuario: privilegiar al usuario con la posibilidad de contratar los servicios que mejor los beneficie.¹⁷⁰

Continuamente, el Gobierno nacional emprendió una rápida desregulación del transporte marítimo, que se inició con la eliminación de la reserva de carga, y se completó con el proyecto de estatuto de puertos marítimos, aprobado por el Congreso como la Ley 1° de 1991. Los objetivos del nuevo marco legal fueron abolir el monopolio estatal en la administración portuaria, modernizar el sistema portuario, reducir tarifas y mejorar la eficiencia en las operaciones portuarias, entre otras.¹⁷¹ Todo esto se presentó bajo la administración del presidente César Gaviria que liquidó y privatizó Colpuertos. En este contexto es importante lo que resalta un exsindicalista de Colpuertos:

Aquí está este documento que nosotros presentamos a Planeación Nacional la propuesta sobre como podíamos nosotros llevar a que no se privatizara el puerto, pero como era una política neoliberal no valió la propuesta de nosotros. Planeación Nacional no quiso o no podían porque era una cuestión de gobierno, entre gobiernos entregar los puertos. Si nos dijeron a nosotros dentro de la privatización logramos en la negociación de la Convención de 1991 que el 51% de las acciones del puerto para nosotros los trabajadores¹⁷²

[...] Ellos lo que querían eran privatizar los terminales marítimos para entregarlos y pagarles los favores políticos a los grupos económicos, y lo que nos ganábamos siete mil personas aquí en Buenaventura entregárselos a esos tipos de los gremios económicos. Ese es el modelo que ellos tienen allá.¹⁷³

Puertos de Colombia se privatizó por medio de la Ley 1 de 1991, la cual liquidó la empresa y creó Sociedades Portuarias, de representación privada, para la administración de

¹⁷⁰ Moreno, *Buenaventura a la deriva: historia de un puerto en contravía de su pueblo 1945 hasta el presente*, 139

¹⁷¹ Joaquín Vilorio de la Hoz, "De Colpuertos a las Sociedades Portuarias: Los puertos del Caribe Colombiano, 1990-1999", *Documentos de Trabajo Sobre Economía Regional*, Banco de la República Cartagena de Indias (2000): 10

¹⁷² Entrevista No. 4 con Alejandro Solís Exsindicalista de Puertos de Colombia, Realizada en Buenaventura, 2020

¹⁷³ Entrevista No. 2 con Asunción Valencia Exsindicalista de Puertos de Colombia, Realizada en Buenaventura, 2020

los puertos en Colombia. La Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. se constituyó mediante escritura pública No 3306 del 21 de diciembre de 1993, otorgada por la notaria 2ª del Circuito de Buenaventura. Estas sociedades son de economía mixta debido a que en su capital hay aportes de entidades públicas y de orden nacional. Además, se rige por las disposiciones del orden establecido por las sociedades anónimas en el Título VI del libro del Código de Comercio, por la Ley 1 de 1991 y por sus estatutos. Las acciones de la empresa están representadas de la siguiente forma: Empresa privada 70%, el municipio de Buenaventura 15%, Gobernación del Valle del Cauca 13%, y la nación 2 %.¹⁷⁴

El estatuto de Puertos Marítimos establece que “Tanto las entidades públicas, como las empresas privadas, pueden constituir sociedades portuarias para construir, mantener y operar puertos, terminales portuarios o muelles y para prestar todos los servicios portuarios, en los términos de esta Ley.”¹⁷⁵ Se debe agregar que se autorizó la creación de un fondo con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio, cuyo objeto sería atender por cuenta de la nación, las pensiones de jubilación y las demás prestaciones sociales a cargo de Colpuertos, las indemnizaciones y sentencias condenatorias ejecutoriadas, así mismo, las deudas internas y externas. Todos los recursos del fondo tendrían como origen las apropiaciones presupuestales, las ventas de acciones de las sociedades portuarias que hiciera la nación y la parte de la tarifa cobrada por las sociedades portuarias oficiales por el uso de su infraestructura.

¹⁷⁴ Palomeque, *El surgimiento de una clase Media alrededor de la empresa Puertos de Colombia en la ciudad de Buenaventura*, 90

¹⁷⁵ Ley 1ª de 1991, Artículo 1

También se creó la Superintendencia General de Puertos (SGP), ente vigilante de las sociedades portuarias, adscritas al Ministerio de Transporte. Entre sus funciones está vigilar el cumplimiento de la normatividad dictada para las sociedades portuarias y los usuarios de puertos; cobrar a las sociedades portuarias y a los operadores portuarios una tasa proporcional a sus ingresos para cubrir los costos de funcionamiento de la superintendencia; dictaminar las condiciones portuarias; resolver las controversias que surjan por la realización de obras; otorgar licencias portuarias para construir y operar embarcaderos, etc.¹⁷⁶

Es necesario recalcar que, en este nuevo esquema, los operadores portuarios gozan de libertad de tarifas, las cuales no son controladas ni vigiladas por la Superintendencia General de Puertos (SGP) ni por la Sociedades Portuarias Regionales: “desafortunadamente su comportamiento no resultó ser tan competitivo como se esperaba, y se presentaron diversos casos de competencia desleal que afectan el funcionamiento adecuado de los puertos”. Frente a estos problemas detectados, SGP dictó algunas medidas para mejorar la competencia entre los operadores portuarios, y se diseñaron disposiciones más estrictas para el registro y renovación de las licencias para los operadores portuarios¹⁷⁷

La Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S. A. asumió la administración del terminal marítimo de Buenaventura el 17 de marzo de 1994, mediante la celebración del contrato administrativo de concesión portuaria No 009 del 21 de febrero de 1994 por el término de veinte años. Con el artículo 334 de la Constitución Política, la dirección general de la actividad portuaria pública y privada quedó a cargo de las autoridades de la república,

¹⁷⁶ Vilorio de la Hoz “De Colpuertos a las Sociedades Portuarias: Los puertos del Caribe Colombiano, 1990-1999”:12

¹⁷⁷ Vilorio de la Hoz, “De Colpuertos a las Sociedades Portuarias: Los puertos del Caribe Colombiano, 1990-1999”:14

que intervendrán en ella para planificarla y racionalizarla de acuerdo con la Ley 1 de 1991.

Las autoridades portuarias son:

- Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES): aprueba o desaprueba los planes de expansión portuaria.

- Ministerio de Transporte: quien programa, evalúa y ejecuta los planes de expansión portuaria aprobadas por el CONPES. Cuando se considere necesario la Superintendencia General de Puertos ejercerá sus funciones en coordinación con la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional.

Para concluir, con el nuevo modelo económico el neoliberalismo llegó a una reestructuración que implicó el desmonte del Estado (control, inversión, fiscalización) en la economía nacional que presentó drásticas consecuencias reflejadas en una alta tasa de desempleo, el deterioro de la calidad de vida de los trabajadores, privatización de las empresas públicas y la informalidad laboral. Por consiguiente, con la llegada de las Sociedades Portuarias que llegaron a administrar los puertos para reemplazar a Puertos de Colombia se produjo un corte en los procesos de movilidad social en la población de Buenaventura. El trabajador portuario ha sufrido con el proceso de modernización de los puertos por las consecuencias sociales de las políticas neoliberales, que trajeron la pérdida de derechos laborales, la flexibilización laboral y precarización del trabajo.

Conclusiones

El proceso de modernización en Colombia, Latinoamérica y el mundo a partir de la Segunda Guerra Mundial ha seguido modelos traídos desde los Estados Unidos, por ser la potencia económica mundial. Desde dicho país y desde organismos multilaterales bajo su control, como el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional se ha buscado la inserción de nuestro país al mundo capitalista. El Frente Nacional, como pacto bipartidista que instauró el monopolio de los partidos tradicionales, coadyuvó a la formación y consolidación de un Estado capitalista según el molde norteamericano. En este aspecto, el puerto de Buenaventura (por su ubicación especial en la costa pacífica que conecta al exterior

con el interior del país) fue objeto de transformaciones físicas y administrativas lideradas por la empresa Puertos de Colombia (Colpuertos), creada en 1959 con el objetivo de organizar y administrar los terminales marítimos.

En los años sesenta los grupos políticos y empresariales del país se caracterizaron por tener un pensamiento intervencionista que concebía al Estado como la institución encargada de garantizar la infraestructura económica necesaria para el desarrollo de sus propios negocios y garante de la seguridad social de los colombianos. Por lo tanto, ante las dificultades que presentaba el ineficaz y fraccionado sistema portuario, estas élites buscaron la centralización de sus actividades en un ente administrativo nacional. De este modo, por medio de la ley 154 de 1959 se constituyó Colpuertos como una entidad estatal jurídicamente autónoma domiciliada en Bogotá, encargada de administrar y explotar los terminales marítimos y fluviales.

El sindicato portuario como organización ejerció una importante influencia en la administración de la empresa, permitió el diseño e implementación de las políticas empresariales favorables para sus intereses operativos (salarios, número de trabajadores, horarios laborales, auxilios educativos, etc.). La empresa Colpuertos a partir de 1974 pasó de ser un instituto descentralizado a empresa comercial del Estado, lo que le garantizó autonomía financiera, administrativa y operacional, que incluso se delegó en las Juntas administradoras de los puertos.

En el periodo final de actividades de Colpuertos, es decir, entre 1984 y la expedición de la Ley 1 de 1991 que autorizó su disolución a través de la privatización de la operación portuaria, las relaciones entre los trabajadores y la administración fueron conflictivas. En este periodo los sindicatos no pudieron obtener nuevas prerrogativas laborales, por lo que se dedicaron a una ardua lucha para mantener los derechos y privilegios que habían conseguido

en las diversas convenciones colectivas de trabajo. A modo de conclusión, es posible identificar varios elementos que marcaron la compañía, así como las dificultades que enfrentó a lo largo de su existencia.

En primer lugar, los multilaterales dominados por los Estados Unidos y los grandes consorcios de usuarios del servicio de movilización de carga por los puertos consideraban insostenible el monopolio de la actividad portuaria por parte de una empresa estatal, que a su juicio, tenía un elevado grado de corporativismo sindical, clientelismo y malas prácticas administrativas. En segundo lugar, los imperativos de la modernización tecnológica y los cambios en las dinámicas laborales se dictaminaban por la globalización de los mecanismos operativos del comercio internacional. Pero a Colpuertos se le hacía difícil aplicarlos, en cierto modo, por las altas demandas de los sindicatos portuarios, que con base en una política de prebendas lograban mantener sus prerrogativas. Es innegable el clientelismo, la corrupción y la ineficiencia de la gestión portuaria desde el Frente Nacional. La administración de los distintos terminales y de la sede central en Bogotá estuvo siempre mediada por la interferencia política, que puso en la Junta Directiva personas no calificadas y que gastaban parte de sus recursos en lujosos bienes personales. Todo esto le dio los argumentos al Estado para la privatización de Colpuertos y con esto, para liquidar todo conato de movilización social en el puerto de Buenaventura, de tal manera que el engranaje del comercio exterior funcionara sin contratiempos.

Fuentes y bibliografía

Fuentes primarias

Prensa:

El Espectador (Bogotá), 1983.

El Tiempo (Bogotá), 1983.

El País (Cali), 1990

Documentos de Planes de Desarrollo:

- Plan Nacional de Desarrollo 1969-1972. Planes y programas de desarrollo. En: https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/PND/PND_Carlos_Lleras_Restrepo_Introduccion.pdf. [Consultado en marzo de 2020].
- Plan Nacional de Desarrollo 1970-1974. Las cuatro estrategias. En: https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/PND/Pastrana1_Prologo.pdf [Consultado en marzo de 2020].
- Plan Nacional de Desarrollo 1974-1978. Para cerrar la brecha. En: https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/PND/Lopez_Presentacion.pdf [Consultado en marzo de 2020].
- Plan Nacional de Desarrollo 1990-1994. La Revolución Pacífica. En: https://www.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/GCRP/PND/Gaviria_Prologo.pdf [consultado en marzo 2020]
- Documento CONPES 2496, 30 de mayo 1990.

Entrevistas:

- Entrevista No. 1 con Herminio Torosa Vallejo Exsindicalista de Puertos de Colombia. Realizada en Cali, 2020
- Entrevista No. 2 con Asunción Valencia Guzmán Exsindicalista de Puertos de Colombia. Realizada en Buenaventura, 2020
- Entrevista No. 3 con Antonio Torres Rivas Exsindicalista de Puertos de Colombia. Realizada en Buenaventura, 2020
- Entrevista No.4 con Alejandro Solís Caicedo Exsindicalista de Puertos de Colombia. Realizada en Buenaventura, 2020

Bibliografía

- Agua, Sergio Paolo Solano de las. *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano 1850-1930*. (Cartagena: Ministerio de Cultura, 2003).
- Ángel, Ricardo Sánchez. *Historia política de la clase obrera en Colombia*. (Bogotá: Rosa Roja, 1982).
- Barrios, Edgar Varela. *Colpuertos: Surgimiento, auge y desplome de una empresa estatal (1959-1991)*. (Cali: Universidad del Valle Facultad de Ciencias de la Administración, 2008).
- Beltrán, Consuelo Ahumada. *El modelo neoliberal y su impacto en la sociedad colombiana*. (Bogotá: Áncora Editores, 1996).
- Caicedo, Edgar. *Historia de las Luchas Sindicales en Colombia*. . (Bogotá: Ediciones CEIS , 1971).
- Cantor, Renán Vega. *Gente muy Rebelde. Protesta popular y Modernización capitalista en Colombia (1909- 1929)*. (Bogotá: Ed. Pensamiento Crítico, 2002).
- Echeverría, Constanza Millán. *Buenaventura: Un Puerto Sin Comunidad*. (Bogotá: Centro Nacional de Memoria, 2015).
- Faletto, Enzo. *Dimensiones Sociales, Políticas y Culturales del Desarrollo*. (México, D. F.: Siglo XXI Editores, 2015).
- Gallego, Francisco Restrepo. *Apertura Económica: una puerta al siglo XXI*. (Medellín:: Asociación Colombiana de Ejecutivos de Finanzas, 1991).
- Giraldo, Ignacio Torres. *La cuestión sindical en Colombia*. (Bogotá: Coopnalggraficas, 1947).
- Guevara, Andrés Dávila Ladrón de. *Democracia pactada: el Frente Nacional y el proceso constituyente del 91*. (Bogotá: Universidad de los Andes, Departamento de Ciencia Política, 2002).
- Heiver, John y Florián Guzmán. *Reforma Agraria y Alianza para el Progreso en Colombia 1960-1961*. (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2013).
- Henrique Cardoso, Fernando y Enzo, Faletto. *Dependencia y desarrollo en América Latina*. (Buenos Aires: Siglo XXI editores S.A., 1977).
- Hobsbawm, Eric. *Capítulo XIV: Las décadas de crisis. En: Historia de siglo XX 1914-1991*. (Barcelona: Critica, 2008).
- Itenburg, Tilman y Dirk Messner. *América Latina competitiva: desafíos para la economía, la sociedad y el Estado*. (Caracas: Nueva Sociedad, 2002).
- Lujan, Gabriel Silva. *Carlos Lleras y Misael pastrana: Reforma del Estado y crisis del Frente Nacional. En: Nueva Historia de Colombia tomo II Historia política 1946-1986*. (Bogotá: Planeta, 1989).
- Martínez, Consuelo Corredor. *Los límites de la modernización*. (Bogotá: CINEP, 1992).
- Mejía, Álvaro Tirado. *Los años sesenta. Una revolución en la cultura*. (Bogotá: Penguin Random House, 2014).

- Melo, Jorge Orlando. *Colombia hoy, Industrialización y política económica*. (Colombia: Banco de la República Biblioteca Luis Ángel Arango)
- Montoya, Miguel Urrutia. *Historia del sindicalismo en Colombia*. (Medellín: editorial La Carretera, 1976).
- Neira, Mauricio Archila. *Cultura e identidad obrera: Colombia, 1910-1945*. (Bogotá: Cinep, 1991).
- Pécaut, Daniel. *política y sindicalismo en Colombia*. (Bogotá: editores La Carretera , 1973).
- Ramos, Gabriel Poveda. *Historia económica de Colombia en el siglo XX*. (Medellín: Universidad Pontificia Bolivariana, 2005).
- Torres, Eduardo Lora. *Apertura y Modernización: las reformas de los noventa*. (Bogotá: Tercer Mundo Editores, 1991).
- Villagra, Luis Rojas. , *Neoliberalismo en América Latina, crisis, tendencias y alternativas*. (Asunción:: CLACSO, 2015).

Artículos de revistas especializadas

- Cárdenas Piñeros, Mauricio. “La respuesta laboral al Neoliberalismo en Colombia: El contexto político”. *novar Innovar, Issue 5*, (1995): 43-65.
- Guarín Grisales, Álvaro. “La sustitución de importaciones como medio para un desarrollo sostenible” *REVISTA Universidad EAFIT* Vol. 44. No. 151. (2008): 56-67.
- Jiménez Pérez, Nayibe; Delgado Moreno, Wilson. “La política pública de privatización del sector portuario y su impacto en la organización del trabajo en el puerto de Buenaventura”. *Pensamiento & Gestión* No. 25 (2008): 178-213.
- Martínez, Jhon Jairo e Iregui Alcántara, Catalina. “Análisis de los procesos de liquidación de algunas entidades del Estado”. *Economía Colombiana. Revista de la Contraloría General de la República* 293 (2002): 74-84.
- Molano Camargo, Frank. “El Paro Cívico Nacional del 14 de septiembre de 1977 en Bogotá. Las clases subalternas contra el modelo hegemónico de ciudad”, *Ciudad Paz-ando* (Bogotá) Vol. 3, No. 2 (2010): 111-142.
- Molina de Cambrón, María Mercedes, “Apuntes sobre la guerra fría”, *Revista de Ciencias Humanas* (Pereira) Vol. 03, No. 07, Feb. (1996): 55-61.
- Palomeque García, Adalberto. “Historia de los Sindicatos Portuarios en Buenaventura”, *Cultura y Trabajo. Revista de la Escuela Nacional Sindical* 41 (2009): 71-77.
- Pereira de Barros, Thiago. “Trabajadores portuarios en Colombia: *Trabajo, sindicalismo y retos*”. *Mundo Do Trabalho. Revista Pegada* vol. 19 No.2 (2018): 308-242

Rendon Merino, Álvaro. “Los sindicatos en Colombia: dificultades y retos sociopolíticos a finales de siglo”. *Documento de Trabajo- debate sindical Bogotá D.C.* No. 12 (1995):11-90.

Urrego A., Miguel Ángel. “Sindicalismo y política: Los trabajadores colombianos ante la globalización neoliberal”. *Revista Nómadas Universidad Central Bogotá, Colombia* No. 12, (2000): 160-170.

Vargas Hernández, José Gpe. “Liberalismo, neoliberalismo, postneoliberalismo” *Revista Mad. Universidad de Chile.* (2007): 66-89.

Trabajos de grado

Fiasco Valencia, Maribel. *Estilo de vida de los trabajadores portuarios de la empresa Puertos de Colombia.* Buenaventura: Universidad del Pacífico, 2008

Moreno Monroy, Cindy Viviana. *Buenaventura a la deriva: historia de un puerto en contravía de su pueblo 1945 hasta el presente.* Cali: Universidad del Valle, 2013

Palomeque. Adalberto. *El surgimiento de una clase media alrededor de la empresa Puerto de Colombia en la ciudad de Buenaventura.* Cali: Universidad del Valle 1998.