

De Colpuertos a las Sociedades

Portuarias: los puertos del Caribe colombiano, 1990-1999

Documentos de Trabajo sobre Economía Regional y Urbana

Número:

16

DOI:

<https://doi.org/10.32468/dtseru.16>

Publicado:

Domingo, 22 Octubre 2000

Palabras clave:

Comercio exterior, Turismo, Infraestructura portuaria, Caribe (Región

[Descargar documento](#)

Lo más reciente

[Evaluación de los efectos de las recientes normas de provisiones sobre la asignación del crédito de consumo en Colombia](#)

Diego Fernando Cuesta-Mora, Fredy Alejandro Gamboa-Estrada, Camilo Eduardo Sánchez-Quinto

[Educación e inclusión financieras en América Latina y el Caribe: programas de los bancos centrales y las superintendencias financieras](#)

María José Roa-García, Gloria Amparo Alonso Masmela, Nidia García Bohórquez, Diego A. Rodríguez-Pinilla

[Deuda Pública, Expectativas sobre el Déficit Fiscal y su Transmisión al Componente Cíclico de las Tasas de Interés de Largo Plazo](#)

José Vicente Romero-Chamorro, Hernando Vargas-Herrera

[Otras Publicaciones](#)

La crisis administrativa y financiera que padeció por décadas la Empresa Puertos de Colombia (Colpuertos), se hizo evidente a principios de los años 90 en su abultada planta de personal, una convención colectiva que limitaba la eficiencia y productividad de la empresa, sobrecostos en que debían incurrir los usuarios del servicio portuario y un inadecuado uso del espacio físico. Este sistema se hizo especialmente inconveniente una vez el gobierno colombiano decidió abrir el país a la economía mundial, ya que el nuevo modelo exigía empresas eficientes y modernas, capaces de competir con sus similares de otros países. Ante este escenario, el Gobierno Nacional tomó la iniciativa de presentar al Congreso de la República un proyecto de Estatuto de Puertos Marítimos, aprobado como Ley 1ª de 1991. Los objetivos de la Ley 1ª fueron, entre otros, la abolición del monopolio estatal de los puertos y la entrega de estos en concesión, la modernización de los mismos y el mejoramiento de su eficiencia. La Ley 1ª de 1991 cambió radicalmente la realidad portuaria colombiana, al autorizar la liquidación de la empresa Colpuertos, así como la creación de la Superintendencia General de Puertos, las Sociedades Portuarias y la conformación de

De Colpuertos a las Sociedades Portuarias: los puertos del Caribe colombiano, 1990-1999 - Portal de Investigaciones Económicas

empresas de operadores portuarios privados. El objetivo del presente trabajo consiste en presentar un balance de las concesiones portuarias de Santa Marta, Barranquilla y Cartagena durante la década de 1990, pero básicamente a partir de 1993, fecha en que fueron entregados los terminales de Colpuertos a las Sociedades Portuarias Regionales (SPR). A lo largo del trabajo se utiliza una perspectiva comparativa entre los tres puertos del Caribe colombiano y el de Buenaventura. El documento se estructuró en cinco partes: en la primera se presenta un esbozo histórico de Colpuertos, así como el marco legal del nuevo sistema portuario colombiano (Ley 1ª de 1991). La segunda parte del trabajo está referida a la descripción física de las tres zonas portuarias objeto del presente estudio (Santa Marta, Barranquilla y Cartagena). En la tercera sección se presenta un análisis del comercio exterior colombiano, medido por la actividad portuaria en las tres ciudades de la referencia y del turismo de cruceros, que se moviliza básicamente por Cartagena. A continuación se trabaja con algunos indicadores de desempeño, que muestran el significativo avance de las Sociedades Portuarias con respecto a los resultados en la era de Colpuertos. El trabajo cierra con una sección en la cual se analizan los beneficios y costos de la reforma del sistema portuario colombiano.