

Pandemia y egoísmos II

Escrito por Rafael Archbold Joseph

Domingo, 10 de Mayo de 2020 04:33 - Última actualización Domingo, 10 de Mayo de 2020 08:46



En mi pasada columna describí sucesos de los últimos 60 años de nuestra historia y como en sus soluciones los isleños siempre terminamos perdiendo, dije: “En 1991, el país estrenaba Constitución y la Intendencia Especial alcanzaría la mayoría de edad convirtiéndose en Departamento Archipiélago. La fiesta nos duró poco y el sabor agridulce llegó con la Apertura Económica, necesaria para el país, pero devastadora para la economía de las islas”.

... *Yo me lavo las manos.* Poncio Pilatos

Al igual que en 1991, tardaríamos en comprender que el gobierno nacional nos daría en la otra mejilla acabando cualquier vestigio de puerto libre expidiendo el 15 de marzo de 2004, del Decreto 803, mediante el cual ofertaba al mejor postor la operación del muelle de San Andrés, empujándonos a un abismo disfrazado de escalera al cielo.

La maniobra –decreto 803– consistió en servir en bandeja al gobierno departamental de turno la posibilidad de concesionar –léase privatizar– la administración del muelle departamental como en efecto ocurrió ocho meses después mediante contrato 189 del 05 de noviembre de 2004, por 20 años a la San Andrés, Port Society S.A., que dicho sea de paso; no hace cosa distinta que aplicarnos la ley y lo que la Superintendencia de Puertos y Transporte le permite; así eso termine encareciendo el plátano y el pollo que comemos. -*Business are business.*

Parecería verdad sabida que nuestra historia está ligada al mar y a nuestro muelle, pero, Bogotá quiere ignorarlo y en el Coral Palace, le ayudan. A finales de la década de los 80s, el sistema portuario nacional era corrompido e ineficiente y representaba un verdadero estorbo para el desarrollo del país; debía ser reestructurado y se hizo con la ley 1 de 1991.

Pandemia y egoísmos II

Escrito por Rafael Archbold Joseph

Domingo, 10 de Mayo de 2020 04:33 - Última actualización Domingo, 10 de Mayo de 2020 08:46

Dicha ley, introdujo las bases para el cobro dolarizado de las tarifas por servicios portuarios para los puertos colombianos, pero no incluía el muelle de San Andrés, y significó para ellos, por increíble que parezca, una reducción del 70% de las tarifas cobradas por Puertos de Colombia, que, no obstante representar un monopolio estatal, su deterioro administrativo le impedía al país avanzar hacia la apertura económica y la globalización.

Para liquidarla se creó el Fondo de Pensiones de Puertos de Colombia (Foncolpuertos), que será recordado como uno de los capítulos de pillaje del erario público más patógenos del fin del siglo XX.

Entonces, si los trabajadores del muelle de San Andrés, no estaban metidos en el rollo que dio lugar a Foncolpuertos, ni sometidos a la ley 1 de 1991, ni servía dicho terminal para exportar hidrocarburos ni para introducir materias primas para la industria del país, y sus tarifas eran menores y fijadas por el gobierno departamental ¿porque terminamos metidos en la misma bolsa que el resto de puertos del país, pagando tarifas dolarizadas?

La historia vendida con el decreto 803 de 2004 –que no eran del todo mentiras– fue que ser jefe del muelle era más apetecido que ser secretario de despacho y que los recaudos se perdían en el camino, que la ‘vuelta era muy chévere’, que se pagaba por tres contenedores, pero se metían diez, mientras el muelle se caía a pedazos, por lo que urgía privatizarlo.

Así terminamos pagando salchichas a precio de langostinos con tarifas dolarizadas hasta de \$4.100.00 en un muelle creado para la supervivencia de un pueblo.

En las circunstancias post Covid 19, para que el dinero circule y se reactive la economía de las islas en el corto plazo, la llave está en las obras públicas que juiciosamente –con profesionales y mano de obra local– organice el gobierno departamental; pero, es poco probable que pueda llegar más lejos en su plan de gobierno, si continúan los altos costos de la cadena logística asociados a fletes y tarifas portuarias que repercuten directamente en los altos costos de materiales de construcción requeridos para las obras y en los productos de la canasta familiar; situación, que hace intrascendente las gestiones de los parlamentarios y la Cámara de Comercio, por ejemplo, con mercados de Costa Rica, que entre otras cosas ya existen.

Es urgente que el gobierno departamental revise el contrato de concesión con la sociedad

Pandemia y egoísmos II

Escrito por Rafael Archbold Joseph

Domingo, 10 de Mayo de 2020 04:33 - Última actualización Domingo, 10 de Mayo de 2020 08:46

portuaria, controlada parcialmente por la Sociedad de Activos Especiales (SAE), y junto con los diputados y representantes a la Cámara solicitar al Presidente de la República, revocar el cobro de tarifas dolarizadas, incluyendo las cobradas en cualquier puerto colombiano (cabotaje) con destino San Andrés; y una vez, obtenidos esos resultados, vigilar que la rebaja se refleje en el precio final a la comunidad isleña, ya que, sin medidas estructurales como las anotadas, solo estaríamos cambiando de sofá.

Posdata. En comunidades pequeñas como la nuestra la cercanía y familiaridad de trato impide reflexiones sobre temas que la agobian, porque los perpetradores, para silenciarlas, las asumen personales; quizá por ello, algunos comerciantes entrevistados para conocer otros detalles de la situación que padecen con fletes y tarifas portuarias piden no revelar sus nombres, se niegan hablar en público. Algo temen.

Este artículo obedece a la opinión del columnista. EL ISLEÑO no responde por los puntos de vista que allí se expresen.