

T.  
338.642  
C339



UNIVERSIDAD DE CARTAGENA

Biblioteca Universitaria  
Fernandez de Alarcón  
Claustro San Agustín

INCIDENCIA DE LA POLITICA DE APERTURA ECONOMICA EN LA  
PEQUEÑA Y MEDIANA INDUSTRIA DE CARTAGENA

OLIVIA CASSIANI RODRIGUEZ

AMANDA MARTINEZ OROZCO

Memoria de Grado presentada al  
COMITE DE GRADUACION

00004530

CARTAGENA

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS  
PROGRAMA DE ECONOMIA

1992

Cartagena, Mayo 18 de 1992

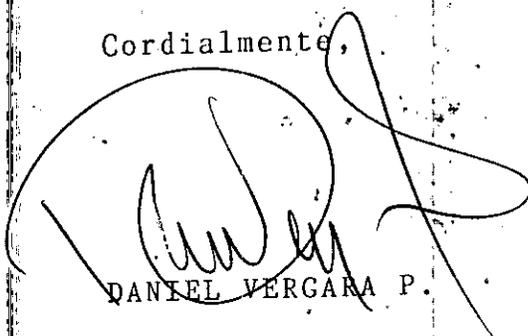
Señores  
MIEMBROS DEL COMITE DE GRADUACION  
Facultad de Ciencias Económicas  
Universidad de Cartagena  
E. S. D.

Apreciados Señores:

El motivo de la presente es para informarles que he asesorado la Tesis de Grado, titulada "Incidencia de la Política de Apertura Económica en la Pequeña y Mediana Industria de Cartagena", elaborada por las egresadas Olivia Cassiani Rodríguez y Amanda Martínez Orozco.

En mi condición de Asesor de esta Tesis, lo pongo a consideración, con el fin de que sea sometida a su aprobación.

Cordialmente,



DANIEL VERGARA P.

Cartagena, Mayo 18 de 1992

Señores  
MIEMBROS DEL COMITE DE GRADUACION  
Facultad de Ciencias Económicas  
Universidad de Cartagena  
E. S. D.

Estimados Señores:

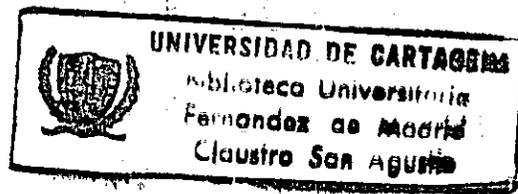
De la manera más cordial y respetuosa, nos permitimos dirigirlas a Ustedes nuestra Tesis de Grado titulada "Incidencia de la Política de Apertura Económica en la Pequeña y Mediana Industria de Cartagena", con el propósito de que sea sometida a su estudio y aprobación.

Agradeciendo de antemano la atención y colaboración que sirvan prestar a la presente, nos suscribimos de ustedes.

Cordialmente,

*Olivia Cassiani Rodríguez*  
OLIVIA CASSIANI RODRIGUEZ

*Amanda Martínez Orozco*  
AMANDA MARTINEZ OROZCO



## DEDICATORIA

- A Dios y la virgen que escucharon mis ruegos e iluminaron mi camino en los momentos más difíciles, dándome fuerza para seguir adelante.
- A mis padres y hermanos, quienes en su anhelo de convertirme en una gran profesional, se sacrificaron y privaron de mucho bienestar por verme realizada.
- A ellos que son mi ejemplo y orgullo con cariño y respeto dedico este triunfo obtenido. Dios los guarde siempre con bien.
- Y a todas esas personas, en especial Luis García. Que de diferentes maneras colaboraron y apoyaron, para el logro de lo que de aquí en adelante seré como persona.

Olivia Cassiani Rodríguez

**DEDICATORIA**

A Dios, quien me iluminó y me guió por el sendero de la vida para lograr mi meta.

A mis padres y hermanos, quienes me brindaron su amor y apoyo para verme realizada.

A mi sobrino Steven, quien es la persona que más admiro, con cariño le dedico este triunfo.

Amanda Martínez Orozco

## AGRADECIMIENTOS

Expresamos nuestros sinceros Agradecimientos al Doctor DANIEL VERGARA PATERNINA, por su asesoría incondicional, al igual que por su apoyo e informaciones oportunas; a los Doctores RAUL QUEJADA y LIBARDO CASTRO, cuyos criterios nos proporcionaron valiosa orientación y confianza en nuestros propósitos.

A todas las personas que nos colaboraron en aquellas entidades a las cuales visitamos.

TABLA DE CONTENIDO

	pág
0. INTRODUCCION	1
0.1 FORMULACION DEL PROBLEMA	3
0.2 DELIMITACION DEL PROBLEMA	3
0.2.1 Delimitación formal	3
0.2.1.1 Espacio	3
0.2.1.2 Tiempo	4
0.2.2 Delimitación material	4
0.2.2.1 Variable independiente	4
0.2.2.2 Variable dependiente	4
0.3 JUSTIFICACION DE LA INVESTIGACION	4
0.4 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION	5
0.4.1 General	5
0.4.2 Específicos	6
0.5 FORMULACION DE LA HIPOTESIS	6
0.5.1 Hipótesis general	6
0.5.2. Hipótesis de trabajo	7
0.6 OPERACIONALIZACION DE LAS HIPOTESIS	7
0.6.1 Definiciones conceptuales	7
0.6.2 Definiciones operativas	9

	pág
0.7 MARCO TEORICO	9
0.8 METODOLOGIA	13
0.8.1 Tipo de investigación	13
0.8.2 Diseño de campo	14
0.8.3 Diseño bibliográfico	17
1. ASPECTOS GENERALES	18
1.1 RESEÑA HISTORICA DEL SECTOR INDUSTRIAL DE CARTA GENA	18
1.1.1 Localización geográfica	24
1.1.2 Otros aspectos	24
2. CLASIFICACION DE LAS INDUSTRIAS SEGUN SU ACTIVI DAD ECONOMICA Y TAMAÑO	28
3. EXPORTACIONES E IMPORTACIONES DE LAS INDUSTRIAS DE CARTAGENA	43
3.1 GENERALIDADES	43
3.2 EXPORTACIONES	48
3.3 IMPORTACIONES	54
4. PROCESO DE APERTURA ECONOMICA	58
4.1 ANTECEDENTES	58
4.2 ASPECTOS FUNDAMENTALES	66
4.3 LA PEQUEÑA Y MEDIANA INDUSTRIA FRENTE A LA APERTURA ECONOMICA	82
4.4 DESVENTAJAS Y VENTAJAS EN EL SECTOR INDUSTRIAL	88
5. INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	93
5.1 COSTA ATLANTICA	97
5.2 CARTAGENA	102
5.3 ESTRATEGIAS PARA MODERNIZACION DE VIAS	106

	pág
CONCLUSIONES	109
RECOMENDACIONES	114
BIBLIOGRAFIA	116
ANEXOS	118

LISTA DE TABLAS

	pág
TABLA 1. Clasificación de las pequeñas y medianas industrias por actividad industrial	31
TABLA 2. Distribución porcentual de las pequeñas y medianas industrias de Cartagena según actividad industrial	42
TABLA 3. Exportaciones menores registradas por Cartagena 1989	50
TABLA 4. Exportaciones menores registradas por Cartagena 1989-1990	53
TABLA 5. Importaciones registradas por Cartagena. 1989-1990.	55

O. INTRODUCCION

El objetivo de este estudio es analizar e interpretar la incidencia de la política de Apertura Económica en la Pequeña y Mediana Industria de Cartagena.

El Gobierno Nacional ha planteado en su plan de economía un programa de modernización de la misma, criterio que nos ha llevado a hacer un estudio de la influencia de este proceso en la industria cartagenera.

A lo largo de este proyecto analizaremos lo concerniente al proceso de apertura y sus repercusiones en la industria local, para ello haremos un diagnóstico de la pequeña y mediana industria de Cartagena y en lo que respecta a la asimilación del proceso de Apertura Económica en que se ha embarcado el país.

El gran objetivo del Gobierno Nacional es lograr a través de su proceso de Apertura que nuestra economía se vincule más estrechamente con el resto de la economía del mundo y someter a la producción nacional de manera gradual a los

rigores de la competencia externa. Para ello es necesario e indispensable corregir algunas fallas, realizar cambios y fortalecer los puntos débiles.

La industria de Cartagena no se quedará rezagada ante tal intención, es por ello que nuestro estudio arrojará conclusiones que estarán basadas en diferentes aspectos; esto a fin de concluir si la industria de Cartagena sobrellevará el proceso de Apertura Económica.

El proceso de Apertura Económica está encaminado a modernizar la Economía, superando así los obstáculos estructurales al crecimiento económico, creando así las condiciones requeridas para mejorar los niveles de empleo, ingresos y bienestar de la población colombiana.

Para un estudio minucioso del tema lo hemos enmarcado en cinco capítulos, los cuales se referirán en su orden a una reseña histórica del sector industrial de Cartagena, clasificación de las industrias según su actividad económica y tamaño, exportaciones e importaciones de las industrias de Cartagena, proceso de Apertura Económica, infraestructura de transporte; y en última instancia las conclusiones y recomendaciones pertinentes.

### 0.1 FORMULACION DEL PROBLEMA

La política de Apertura Económica ha creado unos efectos que se enmarcan a nivel nacional y exigen la atención de todos los sectores económicos, ya que éstos se verán influenciados de una forma u otra.

Dada esta situación hemos planteado los siguientes interrogantes:

Cuál será la incidencia del proceso de Apertura Económica en la mediana y pequeña industria de Cartagena?

Cómo consideran estas industrias el proceso de Apertura Económica en que se encuentra el país?

En qué condiciones se encuentra la pequeña y mediana industria de Cartagena para competir en los mercados extranjeros?

### 0.2 DELIMITACION DEL PROBLEMA

#### 0.2.1 Delimitación formal

0.2.1.1 Espacio. El estudio se desarrollará en la ciudad de Cartagena D.T., en las zonas industriales del Bos.

que y Mamonal.

0.2.1.2 Tiempo. El estudio se ha enmarcado en el periodo comprendido entre 1989-1991.

0.2.2 Delimitación material

0.2.2.1 Variable independiente

Manejo de aranceles.

Tramitología de importación y exportación.

Planes de créditos para la pequeña y mediana industria.

0.2.2.2 Variable dependiente. Proceso de modernización de la pequeña y mediana industria de Cartagena.

0.3 JUSTIFICACION DE LA INVESTIGACION

Es importante la realización de este estudio, ya que permitirá conocer los efectos que llevan consigo el plan del Gobierno actual en su programa de Modernización de la Economía.

Es conveniente la elaboración de un diagnóstico de este

tipo debido a que nos permitirá conocer el estado actual de la industria de Cartagena, la posición que asumirá ésta ante el inminente proceso de Apertura Económica, esto con el fin de establecer si la ciudad despegará su desarrollo con el resto del país.

Con esto pretendemos además, interpretar de manera coherente y razonable los hechos más recientes de nuestra economía como es la política de Apertura Económica que se adelanta en el Gobierno actual del Presidente Gaviria sobre su futuro desarrollo.

Estamos conscientes de que nuestra realidad está en crisis pero también nuestra mentalidad, y en consecuencia, nuestra manera de aproximarnos a esa realidad.

Es decir, percibimos el advenimiento del futuro como crisis del presente y angustiados, nos cuesta trabajo hacer la tarea de construir el futuro al que se nos ha invitado.

Por ello como futuros profesionales de la Economía nos hemos visto motivados a desarrollar la presente investigación.

#### 0.4 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION

0.4.1 General. Establecer cuál es la verdadera situación

actual de la pequeña y mediana industria frente al proceso de Apertura Económica, presentando los aspectos ventajosos y desventajosos que lleva consigo dicho proceso.

0.4.2 Específicos

- Determinar de qué manera afecta el proceso de Apertura Económica a la mediana y pequeña industria de Cartagena.
- Mostrar la posición de los industriales de Cartagena ante la política de Apertura Económica.
- Indagar para su análisis qué tipos de reestructuración industrial se requiere y qué mecanismos de financiación serán necesarios para estar acorde con la Apertura Económica.
- Establecer cómo incidirá en las exportaciones e importaciones de las industrias de Caratgena el proceso de Apertura Económica.

0.5 FORMULACION DE LA HIPOTESIS

0.5.1 Hipótesis general. La política de Apertura Económica contribuirá en forma notable al proceso de modernización de la pequeña y mediana industria de Cartagena.

0.5.2 Hipótesis de trabajo. El proceso de Apertura Económica que se desarrolla en el país busca desmontar el modelo proteccionista en que se halla la industria nacional, por lo tanto, con esta política muchas de las industrias se verán afectadas de manera negativa, ya que no están en condiciones de poner a competir sus productos con los del exterior.

La pequeña y mediana industria se encuentra en desventaja con las extranjeras ya que éstas no cuentan ni con tecnología moderna ni con recursos suficientes entre otras, además muchas de las materias primas son importadas por lo que encarecen los productos.

0.6 OPERACIONALIZACION DE LAS HIPOTESIS

0.6.1 Definiciones conceptuales

Proceso de Modernización de la Industria: Es el diseño de programas o planes puesto en marcha en este sector con el fin de aumentar los niveles de competencia a la producción doméstica, estimular la renovación tecnológica en los procesos de producción y en consecuencia elevar la productividad, eficiencia y las exportaciones, además, desarrollar sistemas de comercialización y calidad de productos.

Apertura Económica: Política para integrar la economía colombiana al mercado externo, es la respuesta a la tendencia generalizada a la globalización de la economía y el instrumento principal para acelerar el crecimiento económico del país.

Manejo de Aranceles: Son los cambios que se dan en la lista oficial de impuestos que deben pagar los bienes importados. Los aranceles son derechos de Aduana, éstos se manejan de acuerdo a las políticas que pone en marcha el Gobierno.

Tramitología de Importaciones y Exportaciones: Son los requisitos o condiciones necesarias que deben llenar los exportadores en la venta de bienes y servicios al extranjero y los importadores cuando compran bienes y servicios del exterior.

Pequeña y Mediana Industria: De acuerdo con la información ofrecida por el DANE para la clasificación de las industrias, se escoge el tamaño por personal ocupado como el indicador más adecuado por su homogeneidad y confiabilidad.

Como Pequeña Industria consideramos a aquellos establecimientos industriales con un personal ocupado de 10 a 49.

trabajadores.

Como Mediana Industria consideramos aquellos establecimientos con un personal ocupado de 50 a 200 empleados.

#### 0.6.2 Definiciones operativas

VARIABLES	INDICADORES	FUENTE
Proceso de Modernización de la Industria	Renovación en la Tecnología.	Encuestas a Industrias.
Apertura Económica.	Cambios en la estructura arancelaria.	Aduana
Manejo de aranceles.	Valor de los impuestos de Aduana	Aduana, Incomex.
Tramitología de Importaciones y exportaciones.	Registro de Importaciones y exportaciones.	Dane, Incomex.
Pequeña y Mediana industria	Número de trabajadores.	Cámara de Comercio de Cartagena.

#### 0.7 MARCO TEORICO

El sector industrial de Cartagena día a día se constituye

en un renglón fundamental para la economía del país, por que le está dando al sistema productivo perfiles más modernos y acordes con las corrientes del comercio internacional. Cartagena por su estratégica y privilegiada localización geográfica es un puerto marítimo y fluvial más importante de la Costa Atlántica del país.

La Industria cartagenera representa cerca del 42% de la producción bruta total del Departamento de Bolívar. El sector industrial de Cartagena presenta características de especialización positiva, tanto a nivel nacional como a nivel internacional se evidencia una fuerte concentración en las ramas correspondientes a derivados del petróleo, sustancias químicas industriales, otra rama que tiene una participación significativa es la de alimentos, excepto bebidas.

Cartagena ha hecho un buen aprovechamiento de las ventajas comparativas que le da la disponibilidad de las materias primas derivadas del petróleo y del gas natural, convirtiéndose en un polo de desarrollo orientado principalmente hacia la rama química y petroquímica.

Respecto al contexto internacional, la industria cartagenera presenta una evolución acorde con las tendencias que exhiben los países con crecimiento industrial dinámico.

Cartagena está teniendo un proceso de industrialización acelerada que claramente va contra la tendencia hacia la desindustrialización que se verifica en el conjunto de la Costa Atlántica y ésto no es gratuito, pues Cartagena es una región privilegiada, la calidad de la Bahía y la eficiencia del puerto que permiten el acceso de buques de gran calado, la constituye una de las mejores del mundo.

La Bahía, el puerto y los muelles privados son algunos de los factores que más decisivamente han influido en el auge industrial cartagenero. Estos aspectos constituyen una de las principales ventajas comparativas ya no sólo de la ciudad sino del país en general.

La dinámica del proceso industrial de Caratgena tiene algunas debilidades asociadas con las características mismas de su entable manufacturero, si bien la especialización en las ramas químicas y petroquímicas tienen sus bondades, también representa desventajas.

Este tipo de industrias al ser intensivas en capital genera relativamente poco empleo, hacen grandes importaciones y tienen escasas vinculaciones con la pequeña y mediana empresa y su producción final.

Va dirigida primordialmente hacia el mercado del interior

del país y a los mercados externos. Pero el comportamiento del sector industrial de Cartagena no abedece al comportamiento general de la industria en Colombia; por lo tanto ésta no padece las mismas debilidades. Es por ello que el Gobierno Nacional ha planteado un vigoroso programa de modernización de la economía con el fin de superar los obstáculos estructurales al crecimiento económico y crear las condiciones requeridas para mejorar las condiciones de empleo, elevar los niveles de bienestar de la población. Los industriales del país deben ser capaces de competir internacionalmente ajustando costos de producción para poder exportar y penetrar los mercados externos, ya que se ha establecido que la única forma de hacer crecer el PIB es llevando los productos colombianos al exterior, para lo cual la producción debe aumentar, abasteciendo así no sólo el mercado nacional sino el internacional.

Evidentemente uno de los factores que ha encarecido la producción que impide que seamos competitivos son los Impuestos de importación de las materias primas y bienes de capital base de las principales empresas del sector industrial de Cartagena.

Dando paso a la Apertura Económica, las primeras decisiones que ha tomado el Gobierno son en bajar los aranceles drásticamente de las materias primas y de los bienes de capi

tal que van a colocar al industrial en una curva de producción más eficiente y por consiguiente pueda penetrar en los mercados internacionales.

Entre otros factores que motivaron el surgimiento de la política de Apertura era, el exceso de proteccionismo a la industria nacional, lo que ha llevado a industriales a fijar precios excesivos y a lograr gran rentabilidad descuidando la productividad, la calidad, la eficiencia, la innovación tecnológica y el incentivo en la búsqueda de mercados externos.

Uno de los propósitos de este tipo es el de analizar toda la incidencia posible de la política de Apertura Económica en la pequeña y mediana industria de Cartagena.

## 0.8 METODOLOGIA

0.8.1 Tipo de investigación. El tipo de investigación que utilizaremos en este estudio será el método descriptivo evaluativo. Será descriptivo, ya que trataremos de mostrar las principales características de la pequeña y mediana industria en Cartagena y será evaluativo por cuanto demostrará la incidencia que tendrá y tiene la política de apertura económica del actual Gobierno.

0.8.2 Diseño de campo. Realizaremos la investigación de campo mediante encuestas a los directivos de las industrias seleccionadas y mediante la observación directa de informes estadísticos y datos de los organismos informativos como el DANE, Cámara de Comercio de Cartagena, INCOMEX, Banco de la República y Seccional ANDI.

Según estos organismos la ciudad de Cartagena cuenta con 157 establecimientos que constituyen la pequeña y mediana industria. Este total de industrias conforman el universo a estudiar.

Para seleccionar una muestra tomamos como procedimiento la técnica de muestreo por estrato; el universo se dividió de acuerdo a la Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU), arrojando un resultado de 21 grupos de actividad industrial.

El siguiente paso fue la selección de la muestra representativa utilizando un error de 5%, un coeficiente de confianza de 95%, trabajando con la máxima varianza, a través de la siguiente fórmula:

$$n = \frac{[Z \alpha/2 \cdot P \cdot Q \cdot N]}{e^2 (N-1) + Z \alpha/2 \cdot P \cdot Q}$$

En donde:

$n$  = Tamaño de la muestra

$P$  = Proporción de éxito, que en este caso consideramos como aquellas industrias que lograran absorber el proceso de Apertura Económica y que le daremos el máximo valor de 0,5

$Q$  = Proporción de fracaso, que en este caso consideramos como aquellas industrias que no lograran absorber el proceso de Apertura Económica y que le daremos el máximo valor de 0,5.

$Z^{\alpha/2}$  = Área de probabilidad

$e^2$  = Error muestral

$N$  = El universo.

Entonces, reemplazando:

$$n = [(1,96)(0,5)(0,5)(1,57)] / [(0,05)^2(1,56) + (1,96)(0,5)(0,5)] = 87$$

Según resultado de la fórmula, la muestra representativa es de 87 encuestas.

Posteriormente se hizo la distribución entre los grupos proporcionalmente, a través de la fórmula siguiente:

$$nh = [Nh \times n] / N$$

En donde  $h$  es el número de estratos que en este caso son



21. Por lo tanto, cada grupo quedó repartido de la siguiente manera:

Código	Nº de Establecimientos	Nº de Encuestas
CIIU		
311	23	13
312	4	2
313	5	2
314	1	1
321	2	1
322	13	7
323	5	2
324	2	1
331	12	7
332	8	5
342	9	5
351	7	4
352	13	7
356	10	6
362	7	4
369	6	3
381	9	5
382	4	2
383	4	2
384	8	5
390	5	3
Total	157	87

0.8.3 Diseño bibliográfico. Haremos uso de fuentes secundarias, tales como: Revistas, periódicos, documentos, boletines; también recurriremos a directivos gremiales y expertos en el tema para que nos suministren informaciones y opiniones.

## 1. ASPECTOS GENERALES

### 1.1 RESEÑA HISTORICA DEL SECTOR INDUSTRIAL DE CARTAGENA

Para tener una idea clara de lo que ha sido el desarrollo de la Industria Manufacturera en Cartagena, debemos remontarnos unos 100 años en el tiempo para comentar la primera época de oro de la ciudad, después de la Independencia en cuanto a la industria se refiere.

En 1880 aparecen en Cartagena las primeras factorías del Antiguo Estado de Bolívar, que a pesar de ser una región eminentemente agropecuaria les dió un impulso ejemplar que fue copiado por otras ciudades colombianas. Cartagena en esa época, alrededor del año 1900 alcanzó los 50.000 habitantes que ocupaban una superficie urbana aproximadamente de 150 hectáreas.

Los nuevos usos públicos del medio siglo 1885-1935, como el mercado y el matadero, la planta eléctrica, el oleoducto de la Andian, el Terminal Marítimo y Fluvial, el aeropuerto de Manzanillo y las vías terrestres, incluyendo el

antiguo ferrocarril Cartagena-Calamar, le dieron impulso a la actividad fabril y comercial. Los usos privados de las fábricas ubicadas primero en los barrios del Centro y Manga y luego Pie de la Popa y el Bosque como fueron los Laboratorios Fuentes y Román, Cervecería Cartagena, Harineras del Castillo y De la Espriella, Cigarrillos Emilia nni, Chocolates Lequerica, Hielo Popa, Talleres Mogollón, Jabonería Lemaitre, Driles Espriella, Tejidos Merlano, Hilados Visbal y Cia, Licorera Colombiana, Calzado Beetar, Panaderías Benedetti e Imperial, Grasas La Heroíca entre otros y muchas casas comerciales de los señores Celedonio Piñeres, Vicente Martínez, Rafael del Castillo, David Dáger, Joyería Cesárco, Vicente Gallo entre otros. Así como los medios de comunicación existentes del Diario de la Costa, El Universal; los servicios bancarios y educacionales, incluyendo la Universidad de Cartagena, marcaron un resurgimiento económico y sostenido durante un período de 50 años que dieron comienzo a lo que hoy denominamos la primera etapa industrial. Durante esta primera etapa se produjo la Guerra Civil de los Mil Días que fue desastrosa para la naciente y desprotegida industria colombiana y de hecho, un gran golpe para la cartagenera. A pesar de este tropiezo la actividad industrial continuó su curso y fue así como apareció en 1914 la primera Refinería de Petróleo en Colombia, en Cartagena, de propiedad de Diego Martínez y Cia. En estos años Cartagena percibió un cam

bio muy importante, en donde se creó una base económica sólida que hizo que la ciudad se transformara en una ciudad moderna y dotada de una base industrial que le sirvió para su posterior desarrollo económico.

Hacia 1920, comenzó a declinar en Cartagena la actividad industrial que se venía desarrollando satisfactoriamente; la fábrica de Tejidos Merlano tuvo que cerrarse por falta de mercados. Por el contrario, Barranquilla empezó a dar muestras de creciente vigor industrial y como polo de desarrollo comercial en el Caribe que ha perdurado hasta nuestros días.

Al terminar el año de 1929 se presenta en New York la famosa catástrofe financiera que precipita la gran crisis del Comercio Mundial, que afectó de inmediato al país y dió término, al ciclo industrial en la vida económica de las provincias, ya que únicamente se fortalecieron las sociedades jurídicas ubicadas en las cuatro principales ciudades de Colombia: Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla.

En 1933, los gobiernos y los centros de dirección financiera de los grandes países del mundo le hicieron frente a la crisis mundial y adoptaron medidas que aliviaron el estrangulamiento del Comercio Internacional como el abandono del patrón oro, pero ya el daño estaba hecho en nues

tra región. Internamente, se había adelantado por parte del Gobierno Nacional, una política de construcción de obras públicas para estimular los consumos, entre los que se contaban el ferrocarril y los Muelles del Terminal Marítimo de Cartagena.

Sin embargo, la ciudad se quedó rezagada y por el contrario en una etapa como fueron los años 1931-1939 cuando el país tuvo el crecimiento industrial más acelerado de nuestra historia, Cartagena se hundió en el olvido.

El sector fabril del resto del país, especialmente el de los departamentos del centro, continuó creciendo en los decenios de los años 40 a pesar de la Segunda Guerra Mundial; en términos de desarrollo económico no ocurre nada importante en Cartagena, solo un crecimiento vegetativo ayudado por su puerto marítimo y fluvial.

En el bienio 1955-1957 se caracterizó por la tendencia hacia la industrialización en bienes intermedios en toda Colombia. Ello originó el nacimiento a la segunda época de oro de Cartagena, entre los años 1958 y 1974 que enmarca definitivamente la tendencia de nuestro desarrollo: Industrial y Turístico, con la instalación de las distintas plantas industriales en el área de Mamonal que la convirtieron en el complejo petroquímico y químico de mayor im

portancia en el país.

En 1957 se inició la zona industrial de Mamonal con la inauguración de la Refinería construida por la International Petroleum Ltd. Este sitio fue escogido con previos estudios que contenían extensos análisis y múltiples consideraciones, los cuales determinaron finalmente, que debido a las facilidades portuarias que ofrecía el lugar, la proximidad a la ciudad de Cartagena y el Terminal del oleoducto de la Andian National Corporation, Mamonal era el mejor sitio para comenzar un desarrollo industrial de esta magnitud.

Una vez establecida la refinería, se facilitó el desarrollo de un grupo de industrias, que requerían del petróleo y de sus subproductos como materia prima, pero siempre pesó mucho en la escogencia del sitio, las grandes posibilidades que ofrecía la Bahía de Cartagena en materia portuaria.

En el quinquenio 1977-1982 la ciudad crece en su número de habitantes, ya que pasa de los 200.000 a los 350.000 habitantes, con una extensión urbana superior a las 2.300 hectáreas y logra un 5% de la producción bruta del sector industrial de Colombia, con un consumo de energía eléctrica del 6%.

Cartagena se encuentra ante un inevitable proceso de avance y con un plan integral de desarrollo que delimitó las zonas industriales: El Bosque (entre Avenida Crisanto Luque y la rivera de la Bahía) y Mamonal (a lado y lado de la vía Ceballos-Pasacaballos), que la coloca en una posición privilegiada.

En la última década 1981-1991 de industrialización del departamento de Bolívar y particularmente de Cartagena se ha alcanzado importantes niveles, llegando a ser en el presente uno de los principales centros industriales del país por la cuantía de las inversiones y número de establecimientos y sobre todo por la especialización y modernización de sus instalaciones.

Entre los factores determinantes de este desarrollo industrial, que merece destacarse, son los siguientes:

Puerto marítimo y fluvial que facilita el abastecimiento de materias primas nacionales e importadas y permite exportación de nuestros productos. Para ello cuenta con la ayuda de la Zona Franca Comercial y a partir de 1983 con la producción del parque industrial en Mamonal. La disponibilidad de vías de comunicación terrestre y aéreas de primer orden con los principales centros consumidores de la región y el país, la existencia de materias primas na

turales del Litoral Caribe y de otros insumos producidos por las industrias ya establecidas, la disponibilidad de agua, energía eléctrica y gas natural, en cantidades apreciables y de una moderna red de comunicaciones necesarias para un desarrollo industrial sostenido.

1.1.1 Localización geográfica. El hecho que el sector industrial de Cartagena no es homogéneo en su naturaleza conllevó a que se diera una zonificación de dicho sector, la cual se presentó de la siguiente manera:

Sector industrial de Mamonal, sobre la Bahía de Cartagena, a 14 kilómetros de la ciudad, frente al barrio Castillgrande. Más específicamente a lado y lado de la vía Ceбалlos-Pasacaballos.

Sector industrial del Bosque, situado entre la Avenida Crisanto Luque y la rivera de la Bahía.

1.1.2 Otros aspectos. La zona industrial de Mamonal representa cerca de un 80% del producto regional, en sus comienzos utilizó capital y tecnología extranjera y su producción estuvo encaminada a la satisfacción de las necesidades del país. Sin embargo, el mismo desarrollo y las ventajas que le ofrecía la posición estratégica de la Bahía de Cartagena y debido a la demanda del mercado exter

no, especialmente Centroamérica y el Caribe, obligó a la exportación de nuestros productos, contribuyendo en forma significativa a la generación y ahorro de divisas.

En la década de los 60 aparecieron las fábricas de fertilizantes (Abocol) y de amoníaco y ácido nítrico (Amocar) en 1961, la fábrica de soda cáustica y sal (Alcalis) en 1962, negro de humo (Cabot) y PVC (Petroquímica Colombiana) en 1964, fábrica de jabones y detergentes (Daniel Le maitre) en 1965, empresa que ya existía desde 1914 y que trasladó sus instalaciones al área, fábrica de poliestireno y herbicidas (Dow Colombiana) en 1965, fábrica de fungicidas y pesticidas (Cyanamid) en 1966, fábrica de polietileno y bolsas plásticas (Polymer) en 1967, todas ellas con facilidades de gas natural desde 1965 por medio del gasoducto Jobo-Tablón (Intercol) y de energía eléctrica (Electribol). Esta década, se cierra con la creación de la compañía pesquera más grande de Colombia (Vikingos) en 1969. También se instalan en el período, las empresas de derivados del petróleo Mobil y Texaco, así como de gas propano (Surtigas).

En la década del 70 aparece otro grupo de industrias como los Astilleros Vikingos, Ferrocem y Astilleros Cartagena, Industria de envases metálicos Van Leer, industria de postes de concreto ABC del Caribe, un frigorífico industrial

(Frigopesca), las fábricas de matamalezas (Quimor), industria de agroquímicos (Ciba-Geigy) y la de cementos de Colclinker. En la segunda mitad de la década, arriba a la ciudad el gas natural de Promigas a través del gasoducto Guajira-Barranquilla-Cartagena, para el servicio industrial y residencial, y se aumenta la capacidad de energía eléctrica a un nivel muy superior a la demanda por intermedio del sistema interconectado de Corelca.

La zona industrial del Bosque recibió el influjo del desarrollo de la zona de Mamonal que activó la pequeña y mediana industria de Cartagena y cimentó las ya establecidas industrias de grasas y aceites (Indugraco e Indugrasas), Arroceras (Nery y Díaz), Harineras (Del Castillo y de la Espriella), tostadora de café (Don Chicho), bebidas alcohólicas (Indulibol) y gaseosas (Román y Postobón), helados y lácteos (Montemar y Codegán), nutrimentos para animales (Purina), mueblerías (Heredia y Charly), calzado de cuero (Beetar), productos plásticos (Tuvinil), electrodomésticos (Indufrial), esencias para perfumes (Espa), tintes y colorantes (Nabonasar Martínez), perfumería (Lemaître), talleres electromecánicos (Metaluminio e Intec), la drillera el Cerro entre otros, y propició la reubicación de una serie de empresas que se encontraban anteriormente dentro del sector amurallado.

Indudablemente, la industria metalmeccánica de El Bosque y los talleres de reparación prestan servicios a las empresas de Mamonal y a las de la Zona Franca.

En general las industrias medianas y pequeñas ubicadas en la zona industrial de El Bosque son productoras de bienes de consumo para el mercado nacional y local (bebidas y alimentos) o talleres metalmeccánicos más intensivos en empleo.

La vocación natural de Cartagena, no ha sido solamente la turística, es la industria petroquímica, la agroindustria, la pesca industrial, la de puerto integral y la de centro internacional financiero. Esta es una ciudad multifacética, donde todas las actividades son compatibles entre sí.

Cartagena por su privilegiada ubicación geográfica en el Mar Caribe como puerto marítimo, fluvial, aéreo y terrestre, por la amplia disponibilidad de tierras para la expansión industrial turística y residencial; por su ambiente tropical, descomplicado y por su atmosfera de seguridad, brinda unas condiciones de vida que tienen un atractivo poderoso para inversionistas con visión en el futuro.

## 2. CLASIFICACION DE LAS INDUSTRIAS SEGUN SU ACTIVIDAD ECONOMICA Y TAMAÑO

La pequeña y mediana industria están convertidas en una realidad indiscutible en cualquier tipo de economía de los tiempos modernos. En los países desarrollados juegan un papel importante, en los subdesarrollados como el nuestro se hace imprescindible y necesario ya que constituyen uno de los pilares del desarrollo económico a nivel local y nacional.

Cartagena consta de 157 establecimientos que constituyen la pequeña y mediana industria, reunidas en 21 grupos según la Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU), registradas en la Cámara de Comercio de la ciudad.

La participación de estas industrias de acuerdo a la proporción del número de establecimientos está conformada de la siguiente manera:

La industria de productos alimenticios excepto bebidas con un 14,65% del total de pequeñas y medianas industrias de la ciudad, siguiéndole en porcentaje la fabricación de prendas de vestir excepto calzado con 8,28% de participación, de igual manera la fabricación de productos químicos no industriales con 8,28% de participación, sigue la industria de la madera, del corcho, excepto muebles con un 7,64% de participación, la industria de productos plásticos con un 6,36% de participación, y la industria de productos metálicos excepto maquinaria y equipos con un 5,73% de participación; de igual manera, la industria de las editoriales, imprenta e industrias conexas y en menores proporciones la fabricación de muebles y accesorios, excepto los que son metálicos y la fabricación de equipos y material de transporte con 5,10% de participación individual.

La fabricación de sustancias químicas industriales y la industria de vidrios y sus productos, con un 4,45% cada una de participación.

La fabricación de otros productos minerales no metálicos, con 3,82%, la industria del cuero, sus productos y sucedáneos, pieles, excepto calzado con 3,18%, en igual forma la industria de bebidas y la fabricación de joyas cerámicas y artículos de porcelana.

La industria de alimentos diversos para animales, la fabricación de maquinaria, exceptuando la eléctrica y la fabricación de maquinaria, aparatos, accesorios y suministros eléctricos con 2,55% de participación cada una.

La industria de textiles excepto prendas de vestir, con la industria de calzado excepto el de caucho vulcanizado, moldeado o de plástico con 1,27% de participación cada una, y con las mínima participación de 0,63% la industria del tabaco y sus productos.

Por lo anterior las actividades que contribuyen notablemente en la generación de empleo en la ciudad de Cartagena son en su orden, la industria de alimento, excepto bebidas, la fabricación de bebidas y la fabricación de productos metálicos, ya que a estas actividades son las medianas industrias las que la representan.

De esta manera se evidencia que la ciudad de Cartagena presenta en su lado industrial una característica muy particular que es la diversidad de actividades, aunque en su mayoría de escaso desarrollo; esto por el número de establecimientos instalados en la ciudad.

En la Tabla 1 encontramos la clasificación de todas las pequeñas y medianas industrias de Cartagena según su acti.

vidad industrial de acuerdo con la CIIU.

La Tabla 2, describe la participación porcentual de cada una de éstas sobre el total de pequeñas y medianas industrias en Cartagena.

TABLA 1. Clasificación de las pequeñas y medianas industrias por actividad industrial

Código CIIU	Actividad Industrial	Industrias
311	Fabricación de productos alimenticios, excepto bebidas (matanzas de ganado; preparación y conservación de carnes; fabricación productos lácteos; elaboración de pescado, crustáceos, y otros productos marinos y de agua dulce; fabricación de aceite y grasas vegetales y animales; productos de molinería; fabricación	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inversiones Benedetti Gómez Ltda.</li> <li>- Productos alimenticios Dunia Ltda.</li> <li>- Sociedad Frigorífica de Cartagena Ltda.</li> <li>- De Zubiría Hermanos, Chiclos de Colombia S.A.</li> <li>- Acuacultivos del Caribe.</li> <li>- Fábrica de Hielo El Bosque.</li> <li>- Frigorífico y Pesca de Cartagena S.A. Frigopesca S.A.</li> <li>- Cooperativa de Ganaderos de Cartagena Ltda. -Codegán-</li> <li>- Industrias de Grasas de la</li> </ul>

Código	Actividad Industrial	Industrias
CIIU		
312	Alimentos diversos para animales y otros	<p>Costa S.A. -Indugraco-</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Molino de trigo Tres Castillos Rafael del Castillo y Cia S.A.</li> <li>- Nery Hermanos Ltda.</li> <li>- Arrocería El Bosque.</li> <li>- Inversiones Bechara y Cia Pan Bechara.</li> <li>- Panadería La Mejor. Pascual Pérez Pérez.</li> <li>- Panadería Bimbo.</li> <li>- Panadería Lorena.</li> <li>- Trucco Hnos y Cia.</li> <li>- Papa Loca.</li> <li>- Cartagenera de Acuicultura S.A.</li> <li>- Atunes de Colombia.</li> <li>- De la Espriella Lougher Ramiro.</li> <li>- Coapesca Ltda.</li> <li>- Fabrica de condimentos y aliños Yacamán.</li> </ul>

Código CIIU	Actividad Industrial	Industrias
	(elaboración de productos alimenticios diversos; elaboración de alimentos preparados para animales; elaboración de compuestos dietéticos y otros).	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Purina Colombiana S.A.</li> <li>- Nutrinal S.A.</li> <li>- Nutrinorte Ltda.</li> </ul>
313	Industrias de bebidas (industrias vinícolas; bebidas maltadas y malta; fabricación de bebidas no alcohólicas y aguas gaseosas).	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Industria Licorera de Bolívar.</li> <li>- Maltería Tropical.</li> <li>- Industrias Román S.A.</li> <li>- Embotelladora Cartagena S.A.</li> <li>- Refrescos Tropical Ltda.</li> </ul>
314	Industria del Tabaco (fabricación de sus productos).	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rafael Espinosa Hnos y Cia.</li> </ul>
321	Fabricación de textiles (artículos confeccionados).	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Navarro Díaz Agustín.</li> <li>- Distribución y Representación</li> </ul>

Código CIIU	Actividad Industrial	Industrias
322	<p>cionados en materia les textiles, excepto prendas de vestir).</p> <p>Fabricación de pre- das de vestir, excep- to calzado.</p>	<p>ciones. 3 M. Ltda.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dager Lequerica y Cia Ltda</li> <li>- Industria Nacional de Con- fecciones Ltda -Inducom-</li> <li>- Vestimos del Caribe Ltda.</li> <li>- Tinoco Ospina Enriqueta.</li> <li>- Sanchez de Saladén Edith.</li> <li>- Araujo de Padilla Silvia.</li> <li>- Mavis y Cia Ltda.</li> <li>- Presagio Ltda.</li> <li>- Rosa y Esguerra Ltda.</li> <li>- Arteaga López Amaun.</li> <li>- Fegali María del Pilar.</li> <li>- Jaraba Herrera Roberto.</li> <li>- Naldos de Ruiz Magda.</li> </ul>
323	<p>Industria del cuero y sus productos, y sucedáneos y pieles, excepto calzado.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- C.A.M. Concería Italiana Pellami.</li> <li>- Industria Colec Investmeal Corp.</li> </ul>

Código CIIU	Actividad Industrial	Industrias
	(curtido y acabados de cuero).	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Matteucci Dini Ezio.</li> <li>- Matteucci Emilio.</li> <li>- Ferradini Ltda.</li> </ul>
324	Fabricación de calzado, excepto el de caucho vulcanizado, moldeado o de plástico.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fábrica de Calzado Camel y Cia Ltda.</li> <li>- Alejandro Beetar Hermanos y Cia Ltda</li> <li>- Fábrica de Calzado Beetar</li> </ul>
331	Industria de la madera, del corcho, excepto muebles.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Francisco Gómez y Cia Pro maderas.</li> <li>- Aserradero El Bosque Ltda</li> <li>- Madera Santa Teresita Ltda</li> <li>- Depósito de Madera San Rafael y Cia Ltda.</li> <li>- Maderas Matute Ltda</li> <li>- Madera Atrato.</li> <li>- Maderas Antioquia Ltda</li> <li>- Maderas del Llano</li> <li>- Matercón Ltda.</li> <li>- Maderas Bazurto.</li> <li>- Maderas Carrillo Ltda.</li> <li>- Maderas Continental.</li> </ul>

S C I A  
00004530

Código CIIU	Actividad Industrial	Industrias
332	Fabricación de muebles y accesorios, excepto los que son metálicos.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inversiones Flórez Arella no y Cia Ltda.</li> <li>- Industria Maderera Convers y Lequerica Ltda Inmacol Ltda.</li> <li>- Muebles Don Juan.</li> <li>- Muebles del Caribe Ltda.</li> <li>- Muebles Heredia.</li> <li>- Muebles Barakat.</li> <li>- Polo Hernández Manuel A.</li> <li>- Pautt Linares Evaristo.</li> </ul>
342	Imprentas Editoriales e Industrias Conexas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Publicar S.A.</li> <li>- Gráficas El Cheque Ltda.</li> <li>- Litografía del Mar S.A.</li> <li>- Litografía Hermedín Ltda.</li> <li>- Editora Cartagena Ltda.</li> <li>- Heliógrafo Moderno.</li> <li>- Impresora Lourdes.</li> <li>- Indugraf S.A.</li> <li>- El Universal.</li> </ul>

Código CIIU	Actividad Industrial	Industrias
351	Fabricación de sustancias químicas industriales.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Productora Andina de Acidos y Derivados.</li> <li>- Amoniaco del Caribe S.A.</li> <li>- Laboratorios Román.</li> <li>- Ciba Geigy Colombiana S.A.</li> <li>- Comercializadora Yacur Ltda.</li> <li>- Oxigeno Optimo S.A.</li> <li>- Cabot Colombiana S.A.</li> </ul>
352	Fabricación de otros productos químicos	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Laboratorios Labec Ltda.</li> <li>- Laboratorios Román.</li> <li>- Industrias Inextra.</li> <li>- Molares Hermanos Ltda.</li> <li>- Perfumería Lemaitre S.A.</li> <li>- Productos Caribe Ltda Quimicosta.</li> <li>- Inversiones Covo Segrera Ltda. Coseg.</li> <li>- Hospiquímicos Cartagena Ltda.</li> <li>- Silicatos y Vidrios Ltda</li> <li>- Esproquín y Cia Ltda.</li> </ul>

Código CIIU	Actividad Industrial	Industrias
356	Fabricación de productos plásticos.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Establecimiento de productos aromáticos Espa S.A.</li> <li>- Lecompte e Hijos</li> <li>- Mariquímica y Cia Ltda.</li> <li>- Dexton S.A.</li> <li>- Inversiones Medellín S.A.</li> <li>- Protubac Ltda productora de bolsas y artículos plásticos.</li> <li>- Tuvinil de Colombia S.A.</li> <li>- Plásticos reforzado Ltda.</li> <li>- Polyuretanos de Colombia Ltda. Polycol.</li> <li>- Acepint Ltda.</li> <li>- Incarp.</li> <li>- Polymer S.A. Cia Industrial y Cial de Polymer.</li> </ul>
362	Fabricación de vidrio y Productos de vidrio.	<ul style="list-style-type: none"> <li>-C/genera de Fibras Ltda.</li> <li>- Jaiem Uribe y Cia Ltda.</li> <li>- Industrias Rafael de Pombo y Cia S.A.</li> </ul>

Código CIIU	Actividad Industrial	Industrias
369	Fabricación de otros productos minerales no metálicos.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Artividrios Ltda.</li> <li>- Fibras del Caribe Ltda.</li> <li>- Fibratex Ltda.</li> <li>- Refra Therma Ltda.</li> <li>- ABC del Caribe.</li> <li>- Ladrillera La Clay Ltda.</li> <li>- Mendoza Martínez Ferney.</li> <li>- Alfarería Jiménez Hnos Ltda.</li> <li>- Prefábricas Farre.</li> <li>- Bernal Jaramillo Jorge</li> </ul>
381	Fabricación de produc tos metálicos, excepto maquinaria y equipo.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alumino arquitectónicos del Caribe Ltda- Alumcar-</li> <li>- Imec Ltda.</li> <li>- Escaleras de Colombia Ltda</li> <li>- Osguel Ltda.</li> <li>- Van Leer de Colombia S.A</li> <li>- Metalco Ltda Productos me tálicos de Cartagena.</li> <li>- Metaluminio Ltda.</li> <li>- Mallas y estructuras Ltda</li> <li>- Aluminios Magro.</li> </ul>

Código CIIU	Actividad Industrial	Industrias
382	Fabricación de maquinaria, exceptuando la eléctrica.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Industrias Técnicas S.A.</li> <li>- Industrias Mecánica de Motores y Equipos pesados Ltda</li> <li>Indemep Ltda</li> <li>- Industrias Técnicas de Cartagena -Intec-</li> <li>- Aireco.</li> </ul>
383	Fabricación de maquinaria, aparato, accesorios y suministros eléctricos.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fábrica Nacional de aire acondicionado Ltda -Fanaire Ltda-</li> <li>- Talleres Hogon Ltda.</li> <li>- Incoaire Ltda</li> <li>- Taller Industrial Servitec Ltda.</li> </ul>
384	Fabricación de equipo y material de transporte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Artilleros Cartagena y Cia Ltda.</li> <li>- Remolcadores del Caribe Ltda.</li> <li>- Astilleros Vikingos S.A.</li> <li>- Ferrocem S.A.</li> <li>- Ingeniería Naval de Mantenimiento Inma Ltda.</li> </ul>

Código CIIU	Actividad Industrial	Industrias
390	Otras industrias manufactureras (fábricas de joyas y artículos conexos); fabricación de artículos de cerámica; artículos de porcelana.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Talleres EScamilla Ltda.</li> <li>- Guardaplast Ltda.</li> <li>- Industrias Moduglas Ltda.</li> <li>- La Casa del Joyero.</li> <li>- Taller y Joyería El Orfebre.</li> <li>- Taller y Joyería Orlando.</li> <li>- Joyería Esmeraloro Ltda.</li> <li>- Jiménez Salamanca José.</li> </ul>

Fuente: Cámara de Comercio de Cartagena, 1992.

TABLA 2. Distribución porcentual de las pequeñas y medianas industrias de Cartagena según actividad industrial

Código de Actividad Industrial	Número de Industria	Porcentaje (%)
311	23	14,65
312	4	2,55
313	5	3,18
314	1	0,63
321	2	1,27
322	13	8,28
323	5	3,18
324	2	1,27
331	12	7,64
332	8	5,10
342	9	5,73
351	7	4,45
352	13	8,28
356	10	6,36
362	7	4,45
369	6	3,82
381	9	5,73
382	4	2,55
383	4	2,55
384	8	5,10
390	5	3,18
Total	157	100,00

Fuente: Datos calculados de acuerdo a registros de la Cámara de Comercio de Cartagena, 1992.

### 3. EXPORTACIONES E IMPORTACIONES DE LAS INDUSTRIAS DE CARTAGENA

#### 3.1 GENERALIDADES

Si la industria colombiana ha perdido dinamismo, y ha pasado por épocas difíciles, no es de extrañar que el papel que se quiso asignarle como poderosa fuente de nuevas exportaciones no se haya podido cumplir. Tampoco la industria ha seguido sustituyendo importaciones en gran escala. En realidad, desde hace más de una década, el comportamiento del sector manufacturero ha sido poco significativo en ambos sentidos.

La industria colombiana logró sustituir las importaciones de la mayoría de los bienes de consumo no duraderos, y una buena parte de las de los bienes de consumo duradero, entre 1940 y 1975. Posteriormente, ese proceso de sustitución decayó, en parte se debió a que los bienes sustituibles de ahí en adelante eran más complejos y difíciles de producir en el país, en parte porque el énfasis

sis de la política gubernamental se trasladó de la sustitución de importaciones hacia una mayor apertura y liberación del comercio internacional y hacia la expectativa de exportar manufacturas.

La capacidad de exportar de un país depende, ante todo, de su capacidad de producir bienes de alta calidad, que respondan a la demanda internacional y que sean competitivos en los mercados mundiales. Una industria con dificultades de inversión, con altos costos, y con poco dinamismo, no cumple esas condiciones, simplemente porque no tiene muchos bienes que exportar. Los demás requisitos para exportar son también importantes: adecuada tasa de cambio, buena capacidad para negociar mercados en el exterior, buena organización de la comercialización externa. Pero la de disponer de bienes exportables es la más decisiva de todas.

La falta de consistencia en el dinamismo industrial y las dificultades para incrementar exportaciones manufactureras son síntomas que deben producir inquietud. Otros factores a considerar es el de la urgencia de mejorar la eficiencia de nuestra industria; a fin de evitar que se mantenga un aumento en los costos de producción, la urgencia de incorporar adecuadamente a nuestra industria a las grandes innovaciones tecnológicas que están ocurriendo

en el mundo, mejorar la articulación interna de la industria colombiana.

Mientras no mejoremos la eficiencia, no podremos exportar en grandes volúmenes ni podremos ampliar el mercado interno.

El simple hecho de devaluar la moneda nacional no es, en realidad, una solución para contrarrestar en los mercados internacionales lo que puede ser ineficiencia de nuestra producción. Si bien es verdad que una correcta tasa de cambio es una condición indispensable para poder exportar y para mantener un adecuado equilibrio en la balanza de pagos, una devaluación excesiva, que busque compensar las ineficiencias, se convierte en un factor que encarece indebidamente las importaciones, origina aumentos internos de costos, deteriora indebidamente los términos de intercambio de nuestro comercio exterior, y produce relativamente pocos efectos en el valor exportado.

El adquirir más eficiencia es, por lo tanto, una necesidad fundamental. Lo mismo puede decirse de la necesidad de disminuir en lo posible los costos de los factores de producción. La eficiencia tiene que ver con la productividad de los diversos factores de producción, y con su adecuada combinación en los procesos productivos. Los costos

de producción en cambio, dependen no solo de la productividad de los factores, sino de los precios, en términos monetarios, de esos factores en relación con su respectiva productividad.

En Colombia, existen circunstancias que tienden a mantener altos costos de los factores de producción, y, además, la productividad de esos factores es baja. De un lado, el costo de capital es alto, debido a la poca disponibilidad de ahorro y a la desviación del ahorro hacia actividades distintas a la inversión real. Por su parte, el mercado de la mano de obra, aunque con salarios bajos, en comparación a otros países, tiene rigideces, e impone prestaciones legales, que representan gravámenes bastante dispendiosos para las empresa, y contribuyen a elevar los costos finales de producción.

Al posible efecto negativo, para los costos industriales, del capital y de la mano de obra debe sumarse otros factores que también contribuyen a aumentarlos. Uno de ellos es el costo de los servicios de infraestructura, que es uno de los más altos del mundo, y que incluye la electricidad, los servicios portuarios, el transporte terrestre y el costo de la tramitología.

Colombia es un país que ofrece economías externas limitadas para la producción industrial.

Otro de los problemas que afectan los costos de producción a medida que se avanza en el proceso, es el de los altos precios de los insumos, tanto nacionales como extranjeros.

Los insumos importados tienen, por lo general, altos costos debido a los problemas de infraestructura de transporte y a veces, a impuestos; tema que ha sido analizado en la política del Gobierno actual.

Los insumos nacionales, a su vez, tienden en ocasiones a ser costosos, debido a la baja productividad generada casi siempre de la insuficiencia en las escalas de producción y altas cargas tributarias. Se constituye, de esta manera, una situación, que conforma uno de los más delicados problemas por resolver en una política integral de industrialización.

En complemento de lo anterior, la ampliación de la oferta exportable no se debe sustentar en ofrecer los bienes en los cuales aparentemente, se tiene ventaja comparativa. Lo que cuenta es la permanencia en los mercados para lo cual es indispensable la capacidad de crear, de comercializar productos nuevos, y la permanente actualización de los procesos que son la mejor garantía de éxito en los mercados mundiales.

En cuanto al régimen de importaciones tiene una profunda influencia sobre el programa de una posible reestructuración industrial, por dos razones fundamentales: De ese régimen depende, en gran parte, que la industria nacional esté o no abastecida de sus necesidades de insumos y de bienes de capital, y, porque las importaciones compiten con la producción nacional y esa competencia puede ser un factor decisivo o para estimular la eficiencia en la industria nacional, o para obligar que el país se dedique a líneas de producción con mejores ventajas comparativas, eliminando por antieconómicas a las líneas que no poseen esas ventajas. Es decir, que con la puesta en marcha de la política de Apertura Económica se espera en un largo plazo la reestructuración de la industria nacional.

### 3.2 EXPORTACIONES

A nivel global, según registros del Incomex, las exportaciones menores en Cartagena ascendieron en total a US\$120 millones y presentaron una tasa de crecimiento anual de 30,4%, dentro del cual se registró una participación del sector industrial de US\$47 millones con un crecimiento anual de 27% en 1989.

Tuvieron dentro del sector industrial un notable desempeño algunos rubros como los minerales no metalúrgicos (ce

mento) perteneciente a la gran industria de la ciudad que se convirtió en el producto estrella de las exportaciones menores con US\$28 millones, variando en 47,4% con respecto al año anterior.

En la pequeña y mediana industria cabe destacar el comportamiento de las manufacturas diversas con US\$8 millones y una variación de 33,3% con respecto a 1988; estas manufacturas se convirtieron en productos de gran demanda en el exterior.

Otro rubro que tuvo un desempeño notable fue el de cuero de res curtido con US\$4 millones durante el año 1989, con una variación de 33,3% con respecto al período anterior.

El renglón perteneciente a la industria metalmeccánica participó con US\$3 millones en exportaciones con una variación negativa de -25% con respecto al año anterior.

Esta actividad presentó una disminución en sus exportaciones representadas en un millón de dólares. De igual manera tuvo un descenso en sus exportaciones la industria química (Véase Tabla 3).

TABLA 3. Exportaciones menores registradas por Cartagena (1) (Millones de US\$ FOB) 1989

Sectores	Año 1989
Sector Agropecuario:	73
Mariscos	63
Ñame	3
Algodón	3
Tabaco	3
Otros	1
Sector Industrial:	47
Cuero res curtido	4
Metalmecánicas	3
Químicos	4
Minerales no metalúrgicos (cemento)	28
Manufacturas diversas	8
Total	120

(1) Según registros aprobados por Incomex-Cartagena. Excluye las exportaciones de ferroníquel.

Fuente: Incomex-Cartagena

El aumento en las exportaciones fue atribuible en gran parte a los incentivos de tipo cambiario que buscó obtener una mayor competitividad a través de una devaluación real del 7,5% y al crédito de Proexpo que impulsó las exportaciones menores. En 1990 en Cartagena, según registros aprobados por el Incomex, las exportaciones menores mostraron una tasa de crecimiento de 44,1% al totalizar US\$173 millones.

Dentro del total las exportaciones del sector industrial presentaron el crecimiento más dinámico al llegar a US\$97 millones, superando en 106,3% a las de 1989.

Se destaca la industria de productos químicos con US\$57 millones, incrementándose con respecto al año anterior en 1.325%. Esto debido a los nuevos proyectos que iniciaron operación durante el año 1990 y a la ampliación y modernización de las plantas en algunas de las medianas y grandes industrias del sector de Mamonal.

Cabe anotar el desempeño que tuvo el rubro correspondiente a fundas y bolsas de polietilenos con US\$4 millones, aumentando en 33,3% con respecto al año anterior, la industria de manufacturas diversas se desempeñó con US\$9 millones, variando positivamente con 12,5% en relación a 1989.

Presentaron disminuciones las exportaciones de minerales no metalúrgicas (cemento gris y clinker) con US\$22 millones durante el año y en términos porcentuales la baja de las exportaciones fue de 21,4%, la industria metalmeccánicas con US\$2 millones, descendiendo en 33,3% con relación a 1989 y la industria de res curtido sólo alcanzó a exportar US\$3 millones disminuyendo en 25%.

Las principales regiones a las cuales se exportó fueron América del Norte (31%), Comunidad Económica Europea (29,3%) y el Grupo Andino (16,4%) (Véase Tabla 4).

En 1991 a nivel global, según registros del Incomex, las exportaciones menores disminuyeron en 30%, totalizando solo US\$119,7 millones durante los primeros trimestres del año y en el último trimestre según registros del Dane las exportaciones tuvieron un pequeño repunte debido al cambio que se produjo en el manejo de la tasa de cambio, pasando de una devaluación nominal del 29,2% a una revaluación que se implementó para tratar de controlar el crecimiento de las reservas, pero rápidamente el Gobierno sumido en sus propias contradicciones se dio cuenta que con su política de revaluación no resultaba muy serio seguir hablando de Apertura, por lo que se devolvió nuevamente a devaluación del peso, originándose con ello los cambios bruscos anotados anteriormente.

TABLA 4. Exportaciones menores registradas por Cartagena (2) (Millones de US\$ FOB) 1989-1990

Sectores	1989	1990	Variación (%)
Sector agropecuario:	73	76	4,1
Mariscos y pescados	63	68	7,9
Name	3	2	-33,3
Algodón	3	1	-66,7
Tabaco	3	4	33,3
Otros	1	1	-
Sector Industrial:	47	97	106,3
Cuero res curtido	4	3	-25,00
Metalmecánica	3	2	-33,3
Químicos	4	57	1.325,00
Minerales no metalúrgicos	28	22	-21,4
Fundas y bolsas de polietileno	3	4	33,3
Manufacturas diversas	8	9	12,5
Exportaciones por países de destino:	120	173	44,1
América del Norte	65	53	-18,5
Comunidad Económica Europea	21	50	138,1
Grupo Andino	3	28	833,3
América Latina y Caribe	8	9	12,5
Otros	23	33	43,0

(2) Según registros aprobados por Incomex-Cartagena, excluye las exportaciones de ferróniquel

Fuente: Incomex-Cartagena

### 3.3. IMPORTACIONES

En cuanto al comportamiento de las importaciones durante el año de 1989, reflejó una tasa de crecimiento del 27,1%, superior a la del año anterior (14,3%) al ascender a US\$61 millones. Dicho aumento se concentró fundamentalmente en las importaciones del sector privado, principalmente en insumos de la mediana y gran industria de US\$43 millones, mostrando un incremento de 34,4% con respecto al año anterior, los cuales se vieron beneficiados con las medidas adoptadas por el Gobierno como fueron, la reducción de aranceles y traslado de productos del régimen de licencia previa al de libre importación.

Las principales regiones de las cuales se importaron fueron: Estados Unidos con US\$35 millones, lo que registró un aumento de importaciones procedentes de ese país de 9,4%.

De Europa se importó US\$12 millones con un incremento de 71,4% con respecto al año anterior.

De Japón se disminuyó en US\$1 millón con una variación porcentual negativa de -50%, y de América Latina se importaron US\$10 millones con un aumento de 66,7% con relación a 1988 (Véase Tabla 5).

TABLA 5. Importaciones registradas por Cartagena. (Millones de US\$ FOB)

Concepto	1989	1990	Variación (%)
Según destino económico	61	28	-54,1
1. Industria	43	21	-51,2
2. Comercio	18	6	-66,7
3. Oficial	0	1	-
Según región de procedencia	61	28	-54,1
1. USA	35	14	-60,0
2. Europa	12	6	-50,0
3. Japón	1	1	-
4. América Latina	10	4	-60,0
5. Otros	3	3	-

± No es posible calcular variación

Fuente: Incomex-Cartagena

En cuanto a las importaciones registradas por el Incomex de Cartagena durante 1990 sumaron US\$28 millones, cifra inferior en 54,1% a la del año anterior.

El sector industrial disminuyó sus importaciones en 51,2% con US\$21 millones, sólo utilizó el 75% del total importado; este descenso se debió a la sustitución de algunos productos que ya son elaborados en el país y a la expectativa de la Apertura Económica que redujo en forma temporal la demanda de bienes importados.

Las importaciones realizadas durante 1990 se originaron en Estados Unidos con solo US\$14 millones, disminuyéndose en 60%, de Europa se importó US\$6 millones, disminuyéndose en 50%, de América Latina se redujo a US\$4 millones que representó el 60%. De Japón se importó la misma cantidad del año anterior, por lo que no registró variación alguna (Véase Tabla 5).

Durante 1991 a nivel general, de acuerdo a los registros de Incomex, las importaciones se incrementaron en 25%, totalizando US\$35 millones, ésto como producto de la nueva orientación que se le dió a la política económica en materia de tipo de cambio que hizo crecer en forma acelerada el nivel de las importaciones.

Esto fue aprovechado por los industriales para hacerse a bienes e insumos con el fin de estar acorde con el proceso de modernización de la economía y lograr sobrellevar los primeros efectos de la transición que vive el país.

## 4. PROCESO DE APERTURA ECONOMICA

### 4.1 ANTECEDENTES

En 1905 el general Rafael Reyes asumió la presidencia de Colombia. En 1974, Alfonso López Michelsen se posesionó en el mismo cargo. Durante esas siete décadas todos los gobiernos, en mayor o menor grado, con mayor o menor éxito, se empeñaron en fomentar el desarrollo de la actividad industrial. Y efectivamente, en ese espacio de tiempo surgió la industria colombiana, se desarrolló y se convirtió en el principal motor de crecimiento de la economía. De la industrialización se derivaron grandes beneficios, sobre todo en la tecnificación agrícola, el crecimiento del sector financiero, la formación del sindicalismo, el aumento del comercio interno y externo, la modernización del país, el enriquecimiento del fisco y muchos otros más.

Durante el período de gobierno del presidente López Michelsen, se aplicó una política de desprotección de la industria, desregulación del sector financiero y abdicó

por el Estado de sus funciones como orientador de la economía. El gobierno que le siguió conservó, en lo esencial esa misma política. En el período de esos ocho años produjo la parálisis del progreso industrial, los más altos índices de desempleo, un enorme déficit fiscal y la quiebra de muchas instituciones financieras y ahorradores. El país perdió 10 años de desarrollo. Fue la crisis más profunda que haya tenido nuestra economía desde la gran depresión de 1930. Así se pagó un altísimo costo por el desafortunado experimento de la primera "apertura económica", que fue corregida por el gobierno de Betancur entre 1983 y 1986.

Desde 1985, las misiones que habitualmente envía el Banco Mundial a Colombia, venía exigiendo que se desmontara la protección a la industria nacional y que aboliera todas las barreras impuestas al comercio exterior.

Por razones obvias y poderosas, el presidente Belisario Betancur no aceptó dichas imposiciones. Tampoco las aceptó en sus primeros años de gobierno el presidente Virgilio Barco. Pero el Banco Mundial seguía insistiendo, apoyado por el Fondo Monetario Internacional, que lo hacía como condición necesaria para respaldar las solicitudes afanosas de crédito para el gobierno ante los bancos del exterior.

Bajo estas presiones, y con la aprobación de algunos altos funcionarios librecambistas, a comienzos de 1989 los funcionarios oficiales empezaron a plantear su intención de "abrir la economía nacional". Pero el presidente Barco, en un acto de buen sentido pronto dió orden de cancelar dicho proyecto. Sin embargo, las necesidades apremiantes de crédito externo y las presiones del Banco Mundial y del Fondo Monetario Internacional se impusieron, ya fines del año mencionado se reanudaron los anuncios de "apertura económica".

El mencionado programa tiene como objetivo central ir aumentando los niveles de competencia a la producción doméstica, lo que debe estimular la renovación tecnológica en los procesos de producción, y en consecuencia, elevar la productividad y las exportaciones.

A continuación se resumen los principales medidas de política económica adoptadas por la Administración Barco, tendientes a resolver los obstáculos al desarrollo del país, que son:

El aumento de la competencia, ya que la ausencia de ésta lleva al estancamiento de la producción manufacturera, no impulsa su modernización, hace el sector productivo cada vez más ineficiente, genera un sesgo antiexportador.

Un desarrollo tecnológico, que se traduzca en mayores niveles de productividad, en mejoras en la calidad y variedad de los productos colombianos.

El régimen impositivo que actúe de manera neutra como incentivo a los diferentes subsectores industriales para que no se constituya como una barrera en la competencia ni fomente desviaciones en la asignación de recursos entre las diversas actividades industriales.

El desmonte del control de precios, para evitar que el oligopolio, monopolio obtengan grandes utilidades en detrimento de los consumidores, por otra parte, la existencia de éstos perjudicaba a las industrias debido a que estaban sujetas al control de precios, basado en costos, dado a que las empresas tenían poco estímulo para asumir nuevas disciplinas de costos e introducir nuevas tecnologías.

Una infraestructura física que acondicione el país con las mejores vías de transporte para incentivar la inversión tanto nacional como extranjera.

Finalmente, cabe destacar la importancia de un programa de capacitación y apoyo técnico encaminado a incrementar la productividad, no sólo de los operarios, sino también

de los supervisores para lograr una programación eficiente y mayores rendimientos en la producción.

Igualmente decisiva es la capacitación de los niveles profesionales y de postgrados dirigidos a manejar las nuevas tecnologías y a mejorar la adaptación de ellas a la industria. †

A principios de 1990 empezó a desmontarse la licencia previa, se establecieron cupos de importación para mercancías que antes no podrían introducirse; se iniciaron reducciones a los aranceles y se tomaron otras medidas que desprotegían prematura e imprudentemente a las industrias colombianas.

Al posesionarse en 1990 el actual presidente César Gaviria, anunció y ordenó una extensa ampliación del concepto de la apertura económica para aplicarlo a través de muchas medidas liberacionistas y desreguladoras al comercio internacional, a las finanzas, a los precios en los mercados internos, a la inversión extranjera y a otros frentes de la economía.

El diagnóstico fundamental que hizo el gobierno nacional de la economía colombiana, para tomar la decisión de abrirla al mercado internacional fue:

Es una economía excesivamente protegida, con niveles arancelarios y para-arancelarios altos, restricciones administrativas al ingreso de mercancías como la licencia previa, trabas cambiarias como la licencia de cambio, etc. Y en general una poca o casi nula exposición a la competencia internacional.

Situación que había generado ineficiencia en la producción, atraso tecnológico, mala calidad, altos precios, contrabando y poca competitividad internacional.

Esa decisión de abrir la economía se tomó con base en "estudios y sugerencias" del Banco Mundial al gobierno colombiano, similar recomendación se hizo a todos los países latinoamericanos y en vía de desarrollo que mantenían alguna protección a sus mercados.

En Colombia, concretamente el modelo cepalino de sustitución de importaciones, que había sido un buen instrumento para la industrialización del país desde la década de los 80, se había agotado y era necesario reemplazarlo de acuerdo a las nuevas tendencias de internacionalización y globalización de la economía mundial.

El diagnóstico fue claro en afirmar que el modelo cepalino había generado un espíritu antiexportador a la eco

nomía colombiana y era necesario corregirlos; la fórmula para lograrlo era exponiéndola a la competencia internacional, obligar al empresario a exportar, a modernizarse, a mirar el mercado exterior.

Cuando en 1990 el gobierno decidió abrir la economía y publicó el programa de apertura económica, dijo que la "gradualidad" sería uno de los criterios principales en el proceso de desmonte de instrumentos de protección como el arancel, y las restricciones administrativas y cambiarias. En el mismo gobierno se fijó un plazo de cinco años para abrir la economía; este plazo permitiría a la industria irse acomodando gradualmente al desmonte de protecciones y subsidios.

En el desarrollo del criterio de gradualidad y con el fin de establecer unas reglas claras en materia arancelarias, se expidió el 26 de Diciembre de 1990 el Decreto 3095, en el cual se fijaban los gravámenes arancelarios aplicables a partir de Enero de 1991 y Enero de 1992. Así, el empresario contaba con cierto margen de seguridad frente al proceso de apertura y le permitía paulatinamente ir modernizando su industria de acuerdo a sus necesidades o haciendo los ajustes necesarios dentro de un proceso de apertura gradual. Sin embargo, el 6 de Septiembre de 1991 se expidió el Decreto 2095 que cambia to

talmente el programa arancelario adoptado y promulgado en el año de 1990.

La norma citada rebaja sustancialmente los gravámenes arancelarios que en alguna forma protegían la pequeña, mediana y gran industria nacional, dejando al empresario colombiano en la incertidumbre y exponiendo el aparato productivo a una abierta competencia internacional.

Se expidió también el Decreto 2097 que reduce la sobretasa de importaciones de un 10% a un 8%. Es importante anotar que esta sobretasa era del 18% en 1990 y se fue reduciendo paulatinamente hasta el porcentaje actual del 8%.

Por otra parte, el Decreto 2096 crea y desdobra una gran cantidad de posiciones arancelarias.

La anterior decisión de las autoridades de comercio exterior, adelanta significativamente el programa de apertura económica; hoy se puede decir que los porcentajes arancelarios han llegado al nivel más bajo que pueda permitir el fisco nacional; la casi totalidad del universo arancelario se encuentra bajo el régimen de libre importación, fue abolida la licencia de cambio que era

necesaria para obtener la división para el pago de importaciones.

Veamos algunos de los argumentos esgrimidos por el Gobierno Nacional para acelerar el proceso de apertura económica, y dejar a un lado el criterio de "gradualidad" que buscaba permitir al industrial disponer del tiempo y el dinero necesario para modernizarse tecnológica, financiera y administrativamente.

Dice el Gobierno que en el año 1990 se suponía que las exportaciones reaccionarían a los estímulos en forma más lenta que las importaciones, y que existían restricciones financieras externas. Por eso se adoptó una estrategia de apertura muy gradual, con plazos amplios; pero los resultados a Septiembre de 1991 muestran una respuesta más rápida de las exportaciones y una gran disponibilidad de divisas. Ante estos hechos, el Gobierno decidió adoptar una liberación comercial más agresiva.

#### 4.2 ASPECTOS FUNDAMENTALES

El Gobierno se trazó estrategias y políticas debido a las tendencias negativas de largo plazo en la tasa de crecimiento de la producción, la productividad y la in

versión privada.

Dentro de las acciones emprendidas en el marco de estas estrategias, se destacan las relacionadas con:

- La política de reestructuración industrial.
- La política relacionada con el manejo cambiario.
- La política de apoyo directo a la inversión, fundamentalmente a través del crédito.
- La política de modernización de la infraestructura portuaria y de transporte para el comercio exterior.
- La racionalización de las políticas de comercio exterior, tanto para las exportaciones como para las importaciones.

a. Política de reestructuración industrial.

Para apoyar los cambios que el proceso conlleva y lograr al mismo tiempo las metas de incremento de producción y de las exportaciones, el Gobierno, contando con el apoyo técnico y financiero de los organismos internacionales, puso en marcha el programa de reestructuración y recon

versión de la base productiva, con base en estudios realizados para cinco subsectores de la industria nacional considerados representativos, como el subsector automotriz, cuero y calzado, textiles, hierro y acero, y alimentos.

Los estudios han tenido como propósito fundamental, la identificación de elementos y procedimientos que han de caracterizar el programa, con la facilidad de que a él tengan acceso todas industrias que queriendo llevar a cabo modificaciones en su estructura de producción, presenten a consideración de las entidades pertinentes, programas debidamente sustentados en términos de su viabilidad económica y de sus requerimientos.

La reestructuración y reconversión son procesos connotables al ejercicio de la actividad productiva, es la respuesta a factores que alteran las condiciones de competencia, tales como innovaciones en los métodos y técnicas de producción, alteración en los precios de algunos insumos claves y aplicaciones de nuevos materiales.

Constituyen, así, estrategias claves de supervivencia en mercados y actividades sometidas a algún tipo de competencia. Por contraste, para dinamizar dichos procesos en economías tradicionalmente cerradas, con alto grado

de oligopolio y en tránsito hacia una mayor competencia externa el apoyo gubernamental resulta conveniente.

El sector industrial colombiano no ha podido contribuir eficientemente a la diversificación de la oferta exportable, a pesar de los bajos costos unitarios del trabajo y de la abundancia en materias primas a que tienen acceso.

Estas ventajas son contrarrestadas por los altos precios de los insumos y de los bienes intermedios y de capital requeridos, como resultado de ineficiencias operativas y de gestión, cuellos de botella en los sistemas de puertos y transporte y desventajas en la calidad de la producción.

En la medida en que las reformas estructurales que se vienen promoviendo apuntan a acelerar la tasa de crecimiento de la economía, estimular la generación de empleo productivo, reducir los precios de los bienes a los consumidores finales diversificar la oferta exportable, se hace necesario renovar la capacidad de producción existente y crear una nueva capacidad.

Con ello se pretende lograr una efectiva reducción de

costos, un incremento en la calidad de los bienes producidos por la industria colombiana y un cambio en la composición de la producción, especializándose en aquellos bienes para los cuales el país tiene una ventaja comparativa dinámica.

Como apoyo a lo anterior, el Gobierno pondrá a disposición de los industriales que operan en el país instrumentos financieros, técnicos y de desarrollo social que les ayuden a reestructurar sus operaciones, estimulando la adquisición, adaptación y generación de tecnologías nuevas.

La promoción al desarrollo tecnológico se complementa con tres acciones fundamentales, que son:

- La modernización de maquinarias y equipos, mediante la nueva política arancelaria y el sistema de crédito industrial, que otorga prioridad al crédito para la adquisición de maquinarias y equipos, en condiciones financieras adecuadas.
- La modificación de los criterios utilizados por el Comité de Regalías, con el concurso del sector empresarial y de especialistas en esta materia, para dar mayor efectividad a la reglamentación sobre selección y trans

ferencias de tecnología.

- El fortalecimiento institucional de la investigación tecnológica, mediante la creación y consolidación de centros promotores y coordinadores para optimizar los recursos humanos y de infraestructura en el desarrollo de nuevos productos y procesos, adaptación de equipos y procedimientos, gestión de calidad y servicio de información tecnológica. En especial, se requiere establecer una relación más directa entre la formación técnica y profesional y la industria, no sólo para mejorar la calidad de dicha producción, sino para articular la investigación académica con programas de desarrollo empresarial y con la solución de problemas técnicos específicos.

De manera complementaria se ha intensificado y formulado programas de asistencia al proceso de adaptación de la fuerza laboral a las nuevas condiciones orientadas a acelerar su reentrenamiento, mejora su capacitación y facilita la movilidad vertical y horizontal en el mercado de trabajo.

b. Política relacionada con el manejo cambiario.

En el frente cambiario, el Gobierno Nacional ha buscado desde 1989 mantener y consolidar unos niveles de la tasa

de cambio que otorguen competitividad a los productos colombianos en el exterior.

Con este propósito se ha evitado revertir el incremento en la tasa de cambio real que se logró mediante la devaluación acelerada de 1984 y 1985. En el período más reciente, además, se ha adoptado nuevamente una política activa, tendiente a incrementar esa tasa de cambio real. Con ella se busca beneficiar directamente el desarrollo de las exportaciones no tradicionales colombianas. Además, se trata de incrementar la rentabilidad relativa de los sectores productores de bienes comerciables internacionalmente, de tal forma que se generen estímulos para que la inversión se dirija hacia ellos.

Una tasa de cambio real alta constituye un mecanismo de protección a la producción nacional frente a la competencia externa, siempre que la tasa de cambio se haya elevado otra vez a su nivel de equilibrio. Quedando condiciones más favorables para exportar, de esta manera se reactiva la economía, ya que hay más producción y empleo.

Una política cambiaria debe estar acompañada por una política macroeconómica consistente, con una política monetaria sana, unos niveles bajos y controlados, de déficit

S C I B  
00004130

fiscal y un sector externo sólido.

c. Política de apoyo crediticio.

El proceso de modernización de la economía implica un cambio progresivo en las condiciones de oferta para la producción nacional, en la medida en que la expande a la competencia internacional y en que modifica el nivel y el patrón tradicional de protección.

De otro lado, el proceso en cuestión demanda de las empresas una mayor generación de divisas mediante la elevación de sus exportaciones.

La reactivación de la inversión privada en el período posterior a 1989, se ha visto favorecida por una disponibilidad de abundantes recursos de crédito, que surge en parte del campo abierto para el sector privado por el mantenimiento de bajos niveles de déficit fiscal.

Adicionalmente, el Gobierno ha venido apoyando la consolidación de unas condiciones favorables para que el sector financiero y el mercado de capitales en general, puedan cumplir con el objetivo de una adecuada financiación de la inversión.

Un programa de apertura económica exige también, un rediseño en las condiciones en las cuales se otorgan actualmente los créditos, pues los programas de reconversión necesitan de largos períodos de maduración y por lo tanto, requieren de créditos de muy largo plazo y con costos menores a los que hoy se suministran, ya que es imposible tener éxito y competitividad con tasas de intereses reales muy altas.

Que la industria tenga acceso a recursos financieros, internos o externos, en condiciones adecuadas para hacer favorables las nuevas inversiones y para obtener el necesario capital de trabajo es una de las prioridades de dicha política.

A finales de 1990, el Instituto Colombiano de Fomento Industrial IFI, cumpliendo con la política de modernización en materia de créditos, cambió su esquema de otorgamiento de los mismos o ampliación de ellos. Se tendrán en cuenta las posibilidades de crecimiento del sector económico para el cual se solicite el crédito, antes que las garantías individuales. De esta forma, los análisis de riesgo en el otorgamiento de un préstamo, incluye variables como el desempeño en años recientes del sector que lo solicite, las posibilidades exportadoras y ventajas comparativas en los mercados internacionales. Las

medidas para el desembolso de los créditos son, entre otras, las siguientes:

- Para agilizar los trámites se conforman comités internos de análisis de créditos que, con autonomía propia aprobarán los desembolsos en un corto plazo.
- Los plazos de amortización de los créditos serán ampliados.
- Se establecen garantías flexibles para el otorgamiento de los créditos, que incluyen además de las garantías sectoriales, el respaldo que constituye por sí mismo el proyecto que se financiará y la valorización del riesgo que defina la unidad de análisis.
- Así mismo, para apoyar básicamente a la industria en el proceso de modernización de su aparato productivo, el IFI ha diseñado tres nuevas líneas de crédito; la línea de tecnología, para adelantar estudios o investigaciones que busquen el mejoramiento de la existente; la línea de relocalización industrial, para apoyar la reubicación industrial en las Costas Pacífica y Atlántica; y la línea de mejoramiento ambiental y control de contaminación, para el desarrollo de programas que contribuyen al control y mejoramiento del medio ambiente.

Se combinarán los recursos externos con los nacionales de redescuento y los del IFI, con el propósito de lograr una mayor rotación de los mismos. Se propone además, otorgar al industrial una canasta de recursos donde el riesgo cambiario sea menor, de tal forma que el componente extranjero no supere el 50% según sea la situación y característica de la industria.

d. Política de infraestructura portuaria y de transporte.

Un programa de modernización de la estructura productiva del país y el desarrollo exportador requieren de importantes acciones del Gobierno para adecuar la infraestructura portuaria y de transporte a las nuevas necesidades del comercio internacional. Dichas acciones se encuentran en curso o está prevista a ejecución en corto plazo.

Este tema será ampliado en el capítulo siguiente.

e. Racionalización de las políticas de control de las importaciones y de protección a la industria nacional.

Un elemento central de la modernización del aparato pro

ductivo ha de ser obviamente la política de control de las importaciones y de protección a la producción nacional.

Después de la severa restricción de las importaciones que por razones cambiarias se tuvo que aplicar entre 1983 y 1985, el Gobierno Nacional inició un proceso de racionalización de esa política, la cual se ha mantenido activa durante los últimos años. Ese proceso ha tenido unos componentes fundamentales:

- Reforma arancelaria. La política de racionalización arancelaria de los últimos años ha buscado reducir la dispersión de las tarifas, eliminar las protecciones efectivas excesivas tanto como las negativas, y lograr una mejor adecuación entre la estructura tarifaria y la estructura de la producción nacional.

Como complemento de esta política el Gobierno Nacional se propuso iniciar un proceso de reducción paulatino del impuesto CIF de 18% sobre las importaciones, que hoy está en 8% como producto de una aceleración en dichas políticas. Con esto, las importaciones de insumos y de bienes de capital que realiza el país saldrán beneficiados, reduciéndose de una manera general los costos de producción de las actividades que las utili-

zan.

- Traslados al régimen de libre importación. Se propone trasladar al régimen de libre importación 861 items, con lo cual la proporción del universo arancelario en licencia previa se reduce de 60% a cerca de 46% los bienes a los que se refiere este traslado corresponden fundamentalmente a insumos y bienes de capital, cuyas solicitudes viene recibiendo altos porcentajes de aprobación por parte de la junta de importaciones.

De las 861 partidas arancelarias que se trasladan al régimen de libre importación, cerca de la mitad (393 posiciones) están claramente identificadas como de bienes sin producción nacional registradas. En los demás casos se trata de bienes que tienen producción nacional con claras ventajas comparativas o con niveles de protección natural o arancelarias.

f. Racionalización del comercio exterior.

La política de racionalización del comercio exterior debe ser entendida como la continuación y profundización del proceso de modernización de la economía colombiana.

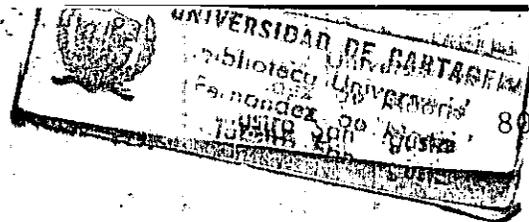
Mediante la racionalización del comercio exterior se busca introducir una competencia gradual, pero progresiva a la producción nacional, y simultáneamente, continuar la reducción de los controles administrativos sobre las importaciones de bienes complementarios con dicha producción.

Las medidas que se plantearon están basadas en cuatro criterios fundamentales de carácter general, que son:

- De automaticidad.
- De universalidad.
- De gradualidad.
- De sostenibilidad.

Mediante el criterio de automaticidad se busca minimizar el grado de discrecionalidad existente en el manejo de las importaciones a través del régimen de licencia previa.

Por el criterio de universalidad, se trata de evitar discriminaciones en favor o en contra de sectores específicos. Los mecanismos diseñados buscan que toda la producción nacional quede expuesta a la competencia externa, si bien en un grado controlado.



Los resultados positivos que se esperan de la introducción de competencia externa a la producción nacional, sólo serán posibles en la medida en que ésta se haga en forma gradual.

Esto contradice con lo que ocurrió realmente, ya que el 6 de Septiembre de 1991, mediante el Decreto 2095 deja a un lado esa gradualidad y cambia totalmente el programa arancelario que se había puesto en marcha durante el año 1990 que se caracterizaba por su gradualidad; y que se ha constituido poco a poco en una política de choque o a una apertura abrupta de la economía.

La sostenibilidad del proceso no sólo está garantizada por su gradualidad, sino por su consistencia con la política macroeconómica y con las perspectivas de la balanza de pagos del país.

g. Fortalecimiento y modernización de las aduanas.

Con el propósito de contribuir al control del contrabando en sus distintas formas y de facilitar un servicio ágil, transparente y eficaz, se ha desarrollado un proceso de modernización y fortalecimiento de la Aduana Nacional.

La Aduana considera la apertura económica como una tendencia hacia una economía de mercado cada vez más clara. También como una economía en donde haya una reasignación de recursos más acordes con las ventajas comparativas y absolutas en donde cada uno de los actores de la economía juegue su papel, el Estado haciendo el control que le compete por ley y el sector produciendo y distribuyendo bienes, servicios y tecnología.

La Aduana en un proceso acorde con la apertura cumple con las siguientes funciones específicas;

- Proteger a la industria y al trabajo a través de la aplicación eficiente del arancel mediante mecanismos de valoración y de clasificación de las mercancías que sean claros y adecuados.
- Administrar los procesos aduaneros de fomento a las exportaciones, que son básicamente la devolución de las materias primas que se incorporaron en los bienes de exportación, la sustitución de esas materias primas que se incorporaron y pagaron aranceles.
- Registrar la información para el seguimiento del comercio internacional.

- Controlar los regímenes aduaneros, en los que aparte del régimen de despacho para consumo y exportación, deben considerarse los regímenes especiales de tránsito aduanero de transporte multilateral.
- Controlar los bienes que no están en libre circulación en el territorio aduanero nacional.
- Recaudar y reprimir el contrabando.

#### 4.3 LA PEQUEÑA Y MEDIANA INDUSTRIA FRENTE A LA APERTURA ECONOMICA

Hace poco más de 20 años era usual en Cartagena y en Colombia hablar de las pequeñas formas de producción, como algo tendiente a desaparecer.

Se analizaba desde todos los puntos de vista cómo la existencia de las grandes industrias, economías de escala, la creciente concentración del aparato económico irían borrando poco a poco estos ineficientes vestigios de un pasado precapitalista.

Estamos a punto de entrar al siglo XXI, y estos análisis tan típicos del siglo XX se enfrentan hoy, no sólo en nuestro medio, sino incluso en los países desarrollados.

No deja de ser beneficioso, preguntarse por la causa de las todavía existentes formas de producción.

Pero lo que si está claro es que el conjunto de industrias que funcionan en pequeña escala, no sólo no desaparecen, sino que tienden a incrementar su participación en variables como la generación del valor agregado a la producción.

Respondiendo a la inquietud anotada, podemos decir que la pequeña y mediana industria no acostumbra a competir con la empresa grande, sino que identifican parte del mercado que por uno u otro motivo, no son atendidos por ésta, y no lo son porque la gran industria no puede hacerlo con eficiencia.

En Cartagena, el crecimiento de la producción de la pequeña y mediana industria en 1989, se puede considerar como satisfactorio con respecto al año anterior. A precios corrientes varió en 25%, destacándose la actividad de los sectores de calzado y cuero, que alcanzaron un porcentaje de 71.23% y 50.1%, respectivamente.

En 1990, la producción de la pequeña y mediana industria se incrementó en un porcentaje poco notable, por

lo que se mantuvieron las variaciones un poco estables, permaneciendo los sectores de cuero y calzado con la mayor participación del sector de la producción de fundas y bolsas de polietileno con 33% de la participación total.

En 1991, se registró un descenso en la producción del orden del 15%, como consecuencia de la situación económica general de Colombia en lo que respecta al proceso de apertura económica y todo lo que con ella se desarrolla.

Cabe anotar que durante este período se dieron condiciones especiales, como los cambios en el manejo de la tasa de cambio pasando de una devaluación nominal de 29.2% a una revaluación, pero rápidamente, el Gobierno Nacional hizo un análisis de la situación, la cual no era favorable para el país; conllevando a considerando una modificación en el rumbo de la tasa de cambio, por lo que se recurrió nuevamente a una devaluación.

Todos estos hechos conllevan al industrial de la pequeña y mediana empresa, sin descartar a los grandes industriales a vivir situaciones de incertidumbre sobre la economía nacional.

El factor común registrado en las encuestas realizadas nos dan la razón para hablar de ello.

La mayoría de los encuestados, un 75% respondieron que su producción se frenó y registró descensos debido a las expectativas que se tenían a raíz de los cambios que están surgiendo en materia de impuestos, reducciones drásticas de aranceles, la baja del dólar, la liberación de importaciones de ciertas materias primas e insumos.

En efecto, en la ciudad se describió el panorama económico colombiano y fue calificado como recesivo.

Durante el año de 1989, a pesar de que tanto los indicadores de la producción. Como los de las ventas declinaban, ni industriales ni comerciantes hablaban de recesión.

En 1990, la actitud siguió igual, aunque éstos se prepararon para una apertura económica en forma gradual, siguió un ambiente positivo.

A principios de 1991 y durante todo el año, esa actitud cambió.

En el caso de los pequeños y medianos industriales, no se dudó en emplear el término que calificaba a una economía en la cual se compra poco y se produce poco.

La crítica de los industriales en general, se dirigen abiertamente a la condición económica de la administración Barco Vargas y la del actual presidente Gaviria, ya que ellos anunciaban por encima de toda una etapa de gradualidad y no fue así. Quedando desprotegido básicamente el sector industrial.

Hasta Agosto de 1991, el comercio y la industria tanto grande como mediana y pequeña mostraron crecimiento no sólo nulos sino negativos en ventas, producción y empleo. Opinan que los problemas mencionados y propios de un ambiente recesivo, repercutirán en las industrias y comercios en el futuro cercano.

Los pequeños y medianos industriales de Cartagena consideraron a la apertura económica como un camino de solución para las dificultades del país en el largo plazo.

Ellos consideran que los objetivos de la apertura sería combatir al contrabando, permitirle al Estado mayor captación de impuestos con la ampliación del presupuesto de importaciones e introducirle competencia al

sector productivo, al comercio, a la industria, servicio, etc., sin descuidar la protección a la industria nacional y a la promoción de las exportaciones.

La apertura plena de importaciones la consideran que hubiese sido posible si fuera a largo plazo, luego de que la industria nacional alcance un verdadero nivel de competitividad en el mercado internacional.

Entonces, planteadas las posiciones frente al asunto de la apertura económica, cuando el país afronta la recesión todos los pequeños y medianos industriales de Cartagena aguardan expectantes.

Ahora a comienzos de 1992, ni pequeños ni medianos industriales respiran con optimismo total.

Aunque el gobierno explicó que brindará apoyo a la industria colombiana, aún no se definen los sectores que merecen ese apoyo y aquellos que necesariamente quebrarán ante la llegada de los sustitutos importados, y los industriales, particularmente los medianos y pequeños, critican que haya claridad al respecto, pues reconocen que el proceso en marcha inevitablemente implica un sacrificio industrial.

Los medianos industriales en general, han manifestado su interés en que el Estado abandone el paternalismo para con las industrias grandes. Creen que ellos han demostrado mejores condiciones para incrementar su eficiencia y muchos empresarios parecen dispuestos a aumentar su capacidad instalada con algo de apoyo financiero. Sin embargo, parece que no todos los medianos industriales están en las mismas condiciones.

Indirectamente, los medianos industriales empiezan a dudar de que las buenas intenciones se concreten en la práctica, en lo que respecta a obtención de créditos, aunque para la mediana y pequeña industria existen las corporaciones financieras populares dedicadas a atender sus solicitudes de crédito.

#### 4.4 DESVENTAJAS Y VENTAJAS EN EL SECTOR INDUSTRIAL

Seguramente la gran mayoría de industrias colombianas grandes, medianas y pequeñas lograrán sobrevivir al proceso de modernización de la economía, gracias a su preparación técnica, a la laboriosidad de sus trabajadores y a la habilidad de sus administradores. Sin embargo, una minoría de ellas serán cerradas o duramente menoscabadas, perdiendo así el país años y años de ahorro, trabajos y esfuerzos de colombianos.

Algunos sectores posiblemente vulnerables en Cartagena a la apertura económica, serían: Papeles, auxiliares químicos para varios productos, productos farmacéuticos, artículos de caucho, productos agroquímicos y aceites vegetales comestibles, la industria de bebidas, fábricas de textiles, imprentas, editoriales, etc.

Además, entre las que sobrevivan una mayoría preponderante de ellas tendrán que retroceder, detener su crecimiento o crecer menos de lo que hubiera querido.

Entre las diversas desventajas que tiene la industria colombiana frente a la extranjera y que no van a ser eliminadas por la apertura, sino agravadas por ella, pueden mencionarse las siguientes:

a. Los grandes países extranjeros y sus inmensas fábricas disfrutan de cuantiosas economías de escala, gracias a sus grandes mercados internos. Este beneficio no lo tienen las grandes industrias nacionales, ni mucho menos la pequeña y mediana en un país subdesarrollado como Colombia.

b. Hay numerosas materias primas indispensables para los procesos fabriles que no se producen en el país, que no podremos producir pronto y que son esenciales,

o si se producen encarecen altamente el precio final de los productos.

c. Los grandes y medianos industriales extranjeros que vendrán a Colombia a vender los productos que aquí podríamos fabricar pueden cotizar precios más baratos por los grandes volúmenes que venden en todo el mundo. Además pueden ofrecer que consiguen fácil y barato en sus países ricos.

d. Los costos financieros son mucho más altos para industrias colombianas, porque el tipo de interés real, deflacionado es aquí mucho más alto que en el exterior.

e. La infraestructura de transporte en el país no está en condiciones adecuadas acordes con el proceso de modernización de la economía que vive el país, dificultando así sobremanera un desarrollo industrial requerido; elevándose los precios finales por un incremento en los fletes de transporte.

La Apertura perjudicará más gravemente a los habitantes de los campos que a los de las ciudades; más gravemente a las pequeñas y medianas industrias que a las grandes; y más gravemente a los trabajadores que a los empleadores. Así ocurrirá por las grandes diferencias en capacidad fi

nanciera y técnica entre estos pares de grupos para hacerle frente a la dura competencia de las importaciones libres. De esta manera la Apertura será un propulsor más de la reconcentración desequilibrada del ingreso de la riqueza y del ingreso en Colombia.

Con todos estos aspectos negativos, hacia el futuro esto se convertirá en un proceso de licenciamiento de empleados y trabajadores de las industrias que se vean golpeadas por la competencia importada, agravando así el problema actual de desempleo. De aquí en adelante la Apertura va a seguir deteniendo por completo el crecimiento del sector industrial, el cual va a quedar congelado en su tamaño y en su avance quien sabe durante cuántos años.

Por otro lado, el proceso de Apertura Económica proporciona beneficios a la industria nacional aunque éstos se verán en el largo plazo.

Dentro de las ventajas que ofrece esta política se encuentran las siguientes:

- Despierta el espíritu competitivo y exportador en el industrial local o nacional.

- Facilita la renovación y modernización tecnológica al industrial colombiano para que sus productos sean competitivos por producción y calidad.
  
- Se tiene facilidad de acceso a la adquisición de maquinarias y equipos importados y modernos con el fin de ensanchar o reestructurar su escala de producción, ya que éstos se consiguen en nuestro país en una situación de libre importación.
  
- Permite la adquisición a costos bajos de materias primas e insumos requeridas en la producción de nuestros productos y que no son producidas en nuestro país.
  
- Promueve las exportaciones no tradicionales de los productos colombianos en el exterior, debido a que el país no tiene restricciones con los productos importados, esto a manera de compensación entre países.

## 5. INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

El Sistema Vial Colombiano diseñado alrededor de los años 30 tanto en componente carretable como férreo, resulta inadecuado para un eficaz desarrollo de los objetivos de Apertura e Internacionalización económica planteados por el Gobierno, ya que en ella intervienen en mayor o menor grado diferentes sectores del país, y por su mayor influencia pueden afectar enormemente el objetivo final de lograr una competitividad de nuestros productos en los concurridos mercados externos.

El país debe contar con una infraestructura moderna y adecuada que facilite y agilice el tránsito de mercancías, de igual manera se hace necesario para volcar el país hacia afuera que el programa de inversiones de obras públicas se desarrolle pensando en conectar el país con el exterior; en consecuencia, se requiere un sistema de carreteras apropiadas que comuniquen eficientemente los centros de producción con los puertos, agilizando el transporte de mercancías y recuperar la navegabilidad fluvial.

Sin lugar a dudas, los costos de transporte marítimo, terrestre y aéreo son elementos que juegan un papel decisivo en la competitividad de nuestros productos.

Colombia tiene sus centros de producción alejados de los puertos marítimos, porque la etapa de sustitución de importaciones no contemplaba de manera inmediata posibilidades de exportación y porque la infraestructura de servicios públicos fué y sigue siendo mejor que los suministrador en las zonas costeras.

De allí que la infraestructura vial, férrea y de carreteras se constituyen en parte integral del proceso de modernización de la economía.

Necesitamos también contar con puertos modernos que operen en condiciones de costos razonables, propiciar la creación de muelles privados y dinamizar el sistema de contenedores. Es urgente contar con los equipos adecuados, avanzar en la especialización del manejo de carga, la descentralización administrativa y la autonomía, que hagan posible una competencia entre los terminales marítimos, pues la falta de los anteriores elementos ha llevado a perpetuar la ineficiencia de los distintos terminales.

Los puertos carecen de equipos y mantenimiento adecuado,

registran congestión, demoras en la facturación, cuentan con deficiente vigilancia, por lo que el robo y el saqueo son frecuentes. No hay una manipulación adecuada de la carga ni cuentan con instalaciones especializadas; en muchos casos hay que pagar personal particular para el cargue y descargue, contratar también el servicio de montacarga; los costos laborales son fuera de lo normal, con lo cual los recursos para la modernización e inversión son escasos.

Sin embargo, el proceso de recuperación y creación de infraestructura de este tipo no se realiza en corto plazo, por lo que se tendrá que padecer de los obstáculos inherentes a dicho proceso y sí en el mediano plazo cuando el Gobierno destine los fondos necesarios para dicha recuperación a través de un programa integral de dragado, construcción de muelles, bodegas y dotación de equipos de carga.

De otra parte, el sistema férreo ha iniciado su reestructuración que tomará largo tiempo para entrar en una era de servicio adecuado para los usuarios.

De las consideraciones anteriores se deduce que el transporte carretero se convierte en la solución más viable en

el corto plazo para atender a las demandas de apoyo en este aspecto fundamental para la Apertura Económica.

El Gobierno Nacional a través de un proyecto impulsado por las Cámaras de Comercio del país ha fijado una estrategia general de desarrollo en infraestructura que cubre cuatro áreas fundamentales: La primera es el desarrollo y la eficiencia en los puertos que como anotamos anteriormente la solución se veía entre el mediano y largo plazo; también se fijó la búsqueda de nuevos puertos en el país, ya que Buenaventura es un puerto saturado, con problemas de fondeo y calado y en el Pacífico hay varias alternativas como Bahía Málaga y más arriba Nuquí o Cupica. En el Atlántico probablemente la mejor alternativa de todas las que se han buscado, fue la de ampliar la entrada hasta Cartagena por la Boca de Baladero o por Bocachica. Luego, la segunda estrategia son los corredores de comercio exterior. El país tiene que preparar dos corredores de este tipo: Uno en el Atlántico para permitir una excelente comunicación terrestre del centro del país con la Costa Atlántica y para el cual se contemplan varios proyectos que incluyen carretera, ferrocarril y Río Magdalena; el otro corredor es el del Pacífico, para facilitar la comunicación del centro del país con esta zona. Probablemente la vía a Buenaventura tendrá que ser reemplazada y para ello se cuenta con varias alternativas, como la de

la línea para el ferrocarril o una nueva carretera.

La tercera estrategia es el transporte multimodal. El país tiene que entrar rápidamente a desarrollar esta modalidad como la alternativa factible y eficiente; la idea es que un importador o exportador asociado con empresas de este tipo, pueda confiar a ellas su carga y se utilicen varios modos al tiempo: río-ferrocarril y puertos; con un solo agente responsable.

Finalmente, la cuarta alternativa sería la integración del mercado interno y fronterizo, ya que existen muchas zonas del país mal comunicadas, lo mismo ocurre en las fronteras básicamente en la ecuatoriana y venezolana. Tienen que abrirse vías para que haya realmente una integración de los mercados internos del país.

### 5.1 COSTA ATLANTICA

Específicamente en lo concerniente a la Costa Atlántica ésta registra un insuficiente desarrollo de los medios de transporte (marítimos, terrestres, fluviales y aéreos) que dificulta asimilar el aumento esperado de intercambios internacionales y entre las distintas localidades, afectando las posibilidades de desarrollo regional y por ende nacional, particularmente en el proceso de Apertura

en el que está empeñado el país.

El desarrollo del transporte en la Costa Atlántica ha estado esencialmente ligado al tránsito de mercancías del exterior hacia los mercados internos o viceversa, descuidándose el desarrollo, conservación y el crecimiento de una red local.

a. Transporte terrestre automotor

El sistema de carreteras de la Costa Atlántica fué básicamente diseñado para comercializar productos provenientes de otras regiones, cuenta con una red primaria que comprende 1.800 km, los cuales corresponden a la Troncal Oriental (Bucaramanga-Santa Marta, 550 km), a la Troncal Occidental (Medellín-Cartagena, 675 km) y la Troncal del caribe (Maicao-Riohacha-Santa Marta-Barranquilla-Cartagena, 571 km). Adicionalmente, existe una red secundaria conformada por las carreteras departamentales; que cuenta con 3.800 km, y que se encuentra en condiciones lamentables de deterioro progresivo. Esta red se caracteriza por la carencia de vías carreteables que faciliten el acceso a numerosos centros de producción.

Estas carreteras conectan diversas zonas del Norte y Centro de la Costa Atlántica, pero en sentido transversal.

quedan amplias zonas habitadas y potencialmente productivas. Sin integración efectiva a la región. Esto es especialmente para el Sur de Bolívar, La Guajira, Sur de Sucre, Sur de Córdoba y algunas zonas del Magdalena.

Por ello es regionalmente prioritario continuar la construcción de las vías transversales que integran amplias zonas actualmente embotelladas o sin acceso a las rutas principales.

Desde el punto de vista nacional, constituye un viraje de gran envergadura en lo que se refiere a la funcionalidad de la Costa Atlántica dentro del contexto global del desarrollo, dejando de ser considerada exclusivamente como un canal de entrada y salida de productos para considerar de manera integral su potencial de región productora para los mercados internacionales.

#### b. Transporte fluvial

El sistema está integrado por los ríos Magdalena, Cauca y el Canal del Dique que une a Cartagena con el río Magdalena. El Magdalena y el Cauca han cumplido un papel de integradores de diversas áreas de la zona como el Sur de Bolívar y de Sucre. Igualmente, en las temporadas en que es navegable, el río San Jorge conecta áreas al Sur de los

departamentos de Bolívar, Córdoba y Sucre. Por otra parte, en la Depresión Momposina existe una vasta y compleja red fluvial de gran importancia.

La red fluvial presenta dificultades como la creciente sedimentación, debida fundamentalmente a la deforestación.

### c. Transporte marítimo y puertos

Este transporte es la base para el desarrollo de las actividades relacionadas con el comercio exterior. La situación del transporte marítimo es de alta ineficiencia, por obsolescencia de la infraestructura portuaria, de las regulaciones normativas de tarifas y de administración aduanera atrasadas e irregulares.

Por lo tanto, la readecuación de las condiciones de infraestructura de los puertos para movilizar y conservar mercancías ha de ser una de las estrategias centrales para garantizar un alto nivel de competitividad a nivel internacional.

La modernización tecnológica y administrativa de los puertos hará posible el proceso de Apertura en su conjunto y muy especialmente de las exportaciones nacionales y regionales.

La revisión y reestructuración del contexto institucional que existe para la operación y modernización de los puertos, constituye la primera prioridad de renovación del sector, tal y como se refleja en la iniciativa del Gobierno Nacional en relación a la liquidación de Colpuertos.

#### d. Transporte Férreo

La red ferroviaria nacional que fué diseñada y consruida para la movilización de mercaderías y productos desde y hacia el interior del país, penetra en la Costa por la parte meridional del departamento del Cesar, se aparta del río Magdalena y llega hasta Ciénaga y Santa Marta. Une algunos municipios del Cesar y el Magdalena.

Para la Costa Atlántica el desarrollo de este modo de transporte es de particular importancia, ya que representa un elemento definitivo para la configuración de un sistema modal de amplio beneficio para la integración a la economía regional, nacional e internacional de zonas actualmente marginadas y de gran potencial.

#### e. Transporte Aéreo

La región cuenta con un buen transporte aéreo constituido por tres aeropuertos internacionales (Barranquilla, Cartagena y San Andrés) y cinco aeropuertos troncales (Santa

Marta, Ríoacha, Valledupar, Montería y Corozal).

Las ciudades más activas son Cartagena, Barranquilla, San Andrés y en una menor proporción Santa Marta.

## 5.2 CARTAGENA

### a. Vías terrestres

La función de las vías de Cartagena es la de lograr la interconexión de la ciudad con el resto del departamento y del país; esto se hace a través de la Carretera de la Cordialidad que conduce a los departamentos del Atlántico, Magdalena y Guajira y la Carretera Troncal de Occidente, que une a Cartagena con Sucre y el interior del país.

En términos generales, los 546 km de red primaria necesitan de mantenimiento en gran porcentaje (parcheo) sobre todo la de la Cordialidad.

Como característica relevante de las vías secundarias, es decir, las que unen a Cartagena con algunas cabeceras municipales y éstas con sus corregimientos, presentan condiciones de avanzado estado de deterioro debido a la erosión que se produce y a la falta de terraplenes, tornándose muchos de ellas intransitables en épocas de invierno.

De los 442 km de vías secundarias, sólo 21 km de ellos están asfaltados y se encuentran en pésimo estado de mantenimiento, disminuyendo la eficiencia en la comunicación inter-regional.

Del estado que presentan dichas vías depende gran parte el desarrollo o estancamiento de las zonas, a nivel económico y social.

#### b. Vías Marítimas

El puerto de Cartagena por su posición geográfica es una intersección de gran parte de las rutas marítimas del mundo, especialmente debido a su proximidad al Canal de Panamá, a la mayoría de los puertos del área del Caribe y al Golfo de México; la Bahía de Cartagena es una de las más grandes y seguras de América.

El puerto marítimo de Cartagena inicia su historia en 1533 con la Conquista española, en donde se convirtió en el principal puerto de Sur América en tráfico de mercancía hacia Europa, desde 1582. Cartagena se comunica con el río Magdalena por el Canal del Dique.

Compañías privadas construyeron los muelles, bodegas de los terminales y algunos administraron los puertos, el

muelle de Cartagena lo construyó la SNARF Co. de 1933 a 1941.

Después de esta etapa, los puertos fueron administrados por organizaciones nacionales, la Dirección de Navegación y Puertos del Ministerio de Obras, administró los terminales del Caribe hasta 1961.

En canal principal de entrada a la Bahía es Bocachica, débilmente señalado por boyas, con una profundidad de 38 pies y una amplia zona de fondeo con profundidad de 60 pies.

Cartagena es el punto más atractivo del Caribe, asiento de una floreciente industria petroquímica, base de empresas pesqueras, que tiene en construcción un moderno puerto de contenedores y ofrece todavía espacios disponibles para recibir más industrias y muelles privados, aunque cuenta hoy en día con más de 25 en servicio, esto como respuesta al proceso de modernización en lo que en materia de infraestructura de transporte se refiere dentro del marco de la política de Apertura Económica puesta en marcha por el Gobierno Nacional.

c. Vías Fluviales.

El Canal del Dique es la vía fluvial que une a la Bahía de Cartagena con el río Magdalena que es considerado el más importante medio de comunicación intermunicipal, especialmente en la zona Centro y Sur del departamento de Bolívar, en donde el transporte terrestre es difícil e inseguro. El medio de transporte sobre el río más común es la chalupa y la canoa para el transporte de pasajeros y carga menor y los remolcadores para carga pesada. Implementa la actividad del río Magdalena, los brazos y Caños que de él se desprenden y sus principales afluentes; el Cauca y el San Jorge.

d. Vías aéreas

Cartagena cuenta con el Aeropuerto Internacional Rafael Núñez, se encuentra ubicado en el sector norte del casco urbano y a 5 km del centro amurallado de la ciudad, en un excelente sitio para el desarrollo turístico de la ciudad.

Es el quinto terminal aéreo en movimiento de pasajeros en Colombia.

Los ingresos provenientes de la tasa aéreoportuaria nacio

nal e internacional se remiten a la central en Santa Fé de Bogotá para las inversiones del Fondo Aeronáutico Nacional (FAN) y los costos de aterrizaje cobrados a las aerolíneas y demás ingresos como los arriendos de locales, se cancelan adicionados con escasos recursos del Gobierno Nacional para el debido funcionamiento de las oficinas y el mantenimiento físico del aeropuerto, esto para optimizar el servicio prestado y con ello unirse a la tarea de modernizar el país promovida por el Gobierno.

### 5.3 ESTRATEGIAS PARA MODERNIZACION DE VIAS

En lo que se refiere a las vías terrestres las estrategias son:

- Impulsar el permanente mantenimiento de las variantes a la Troncal de Occidente y vías alternas del departamento de Bolívar.
- Acelerar la pavimentación total de la Troncal, La Cordialidad y sus variantes.
- Construir las redes secundarias interregionales como puntos de alternativas para desembotellar áreas incomunicables.

Para las vías marítimas:

- Habilitar una zona portuaria en Cartagena con la ubicación precisa y con las facilidades y técnicas modernas en el manejo de cargue y descargue, que, permitan reducir los costos de comercialización, lo que beneficiará tanto a los empresarios como las regiones que utilizan este medio de transporte.

En relación a las vías fluviales:

- Habilitar al terminal marítimo de Cartagena como puerto de contenedores sobre el Atlántico con toda la tecnología moderna posible.

Todas estas estrategias tienen en común su objetivo final: Dotar al país de una infraestructura adecuada a las nuevas exigencias del comercio internacional.

El sector industrial en general va a ser el gran favorecido con una red de transporte eficiente; si las grandes y medianas industrias logran adquirir sus insumos y materias primas con menores costos y mejor calidad, por consiguiente se favorecerá la pequeña industria en la ciudad; ésta posee características particulares tales como trabajar

con cantidades menores de insumos y materia prima, guardando las proporciones por su tamaño; ésta por lo general se abastece de los mercados nacionales por lo que también le convendría una red de vías terrestres en condiciones óptimas.

## CONCLUSIONES

Entre los factores explicativos del atraso económico relativo de las pequeñas y medianas industrias de Cartagena, uno de los principales es el escaso desarrollo que éstas poseen debido a múltiples razones que las tornan desventajosas, tales como maquinarias y equipos poco modernos; disponibilidad de capital de trabajo, segmento de mercado muy restringidos, transporte ineficiente y altos costos del mismo, materia prima a costos competitivos, escasez de mano de obra especializada, la no disponibilidad de crédito para fomento e incremento de las actividades entre otras.

Por tanto, en la situación actual de la economía colombiana se viven cambios, ya que el Gobierno Nacional se ha planteado un vigoroso programa de modernización con el fin de superar los obstáculos estructurales al crecimiento económico y crear las condiciones requeridas por todos los sectores económicos que muestran atraso.

La premisa básica de nuestra investigación es la de que, hasta ahora, la industria colombiana y particularmente la

local, base de nuestro estudio, no ha podido cumplir con el papel dinámico y transformador que se le había asignado en las expectativas generales nacionales, y que en gran parte ese papel limitado de la industria se explica por la ausencia de políticas industriales adecuadas y persistentes. Y por consiguiente se hacen nuevos esfuerzos y planteamientos distintos de los que hasta ahora se han planteados a nivel de la economía general.

El sector de la pequeña y mediana industria de Cartagena se caracteriza por su diversificación de actividades, al igual que por ser numerosa en establecimientos. Lo que hace que la ciudad se torne de un aspecto industrial con una visión hacia el desarrollo.

El ambiente que se vive en estas industrias frente a la política de Apertura Económica puesta en marcha por el Gobierno Nacional es de gran expectativa debido al grado de aceleración con que ésta se está llevando a cabo con respecto a la que se había planteado en sus inicios.

La pequeña y mediana industria serían en primer instancia los menos favorecidos, ya que por su bajo nivel de producción, diversificación entre sus productos sin tener especialización específica, entre otras, quedarían en condiciones inferiores, ya que con la entrada de ma

terias primas o insumos, maquinarias y equipos importados con costos razonables, éstas quedarían en el rezago total. Situación entonces que no les permite en un período tan corto como en el que se ha acelerado la política de Apertura Económica en lo que respecta a la disminución de aranceles, competir no sólo con las grandes industrias nacionales, sino con las de su mismo tamaño en ciudades como Barranquilla y Medellín, famosas por su tradición industrial que cada uno de éstas poseen, ahora mucho menos con las posibles inversiones extranjeras que se establecerían en el país con tecnología moderna, personal especializado, capital de trabajo disponible, costos competitivos, etc.

Pero la supervivencia de estas pequeñas y medianas industrias se han logrado porque ellas alcanzan a atender la pequeña parte del mercado, en donde las grandes industrias no pueden llegar, ya sea por razones de ineficiencias o no, por lo que éstas logran sobrevivir haciéndose suministradoras de ese segmento de mercado.

En cuanto al desenvolvimiento de la infraestructura de transporte de la Costa Atlántica, ésta no les brindan condiciones favorables a las pequeñas y medianas industrias de Cartagena para el traslado de sus mercancías, por los altos fletes que se tienen que pagar, además éstas en su

gran mayoría se encuentran en mal estado; por lo que se vuelven ineficientes en el cumplimiento de la entrega o recibo de la mercancía.

Los volúmenes de exportación de la mediana industria de Cartagena se vieron afectados en 1991, por las variaciones que se produjeron en la tasa de cambio.

Los mercados externos a los que se dirigían estas exportaciones son principalmente Estados Unidos, Guatemala, Panamá, Inglaterra, Japón, Alemania, Italia, España, Aruba, Curazao, Venezuela, Perú y Ecuador.

Estas alteraciones en el manejo colombiano en el país son las que mantienen a estos industriales en condiciones de incertidumbre, sobre su volumen de producción, competitividad en el exterior y demás aspectos que se complementan en la política de Apertura Económica.

En cuanto a los proyectos de la mediana y pequeña industria de Cartagena en el corto plazo se encuentran paralizados ante las incidencias actuales de la política de Apertura Económica en lo que respecta a la estabilidad de la economía nacional. Muchos de ellos anotaron que el futuro de sus industrias se vería empeñado por la forma acelerada que se vienen dando las distintas estrategias

que contiene el proceso de modernización de la economía. A pesar de todos estos hechos, ellos se plantean en un largo plazo, proyectos que puedan superar los presentes obstáculos que están viviendo en forma acelerada e impre vista.

Este tipo de industrias consideran que conocen sus posibilidades de financiación, sin embargo, la mayoría de ellas utilizan el crédito bancario a un corto plazo y que solamente le sirve para tratar de solucionar una necesidad inmediata y urgente. Por lo que no disponen de capital de trabajo para ensanchar las maquinarias y equipos, que por cierto son con muchos años de uso, lo cual le baja el rendimiento, eleva los costos de mantenimiento e influye en la calidad de los productos colombianos.

## RECOMENDACIONES

Con el fin de establecer el verdadero papel que puede llegar a desempeñar el sector de la pequeña y mediana industria dentro del proceso de desarrollo de la región, es necesario unir e identificar bajo el criterio de eficiencia a este tipo de industrias.

La identificación de su potencial deberá realizarse no solamente en base a condiciones coyunturales, sino en base a elementos y características estructurales de nuestra actual economía, para poder alcanzar un desarrollo industrial autóctono, ajustado a nuestras necesidades y posibilidades.

Procurar mejorar el nivel de eficiencia humana y técnica para lograr una mayor productividad. \*

Fomentar la inversión de la pequeña y mediana industria a base de incentivos tributarios, para compensar los altos costos asumidos por concepto de transporte. \*

Procurar realizar algunos replanteamientos, en las condiciones como ellos operan en el mercado, para que obtengan una mayor distribución de sus productos y que éstos no se distribuyan solo a nivel local, sino también a nivel nacional, y así de esta manera puedan superar las crisis y se les presenten por la competencia a que se verán enfrentados debido a los cambios que se vienen suscitando con la aplicación de la nueva política de Apertura Económica adelantada por el actual Presidente.

**BIBLIOGRAFIA**

- CARTAGENA ECONOMICA. Industria de Cartagena. Cien años de Historia. Año III. Junio de 1987
- . Zonas industriales de Cartagena. Año II. Volumen 5. 1989.
- COMERCIO EXTERIOR. Cámara de Comercio de Cartagena, 1990.
- CONFECAMARAS. Boletín N° 34. Bogotá.
- COMPENDIO ESTADISTICO DEL DEPARTAMENTO DE BOLIVAR Y CARTAGENA. Banco de la República. Investigaciones Económicas, 1991.
- DICCIONARIO ENCICLOPEDICO ECONOMICO. Barcelona: Planeta, 1980.
- ECHAVARRIA OLOZAGA, Hernán. Cómo hacer la Apertura Económica. Bogotá: Legis. 1991.
- ECONOMIA COLOMBIANA. Junio 1990.
- EL RETO ACTUAL. Apertura Económica. Cámara de Comercio de Cartagena, 1990.
- GONZALEZ, Nestor E. Importaciones y Exportaciones en Colombia.
- INFORMACION Y DESARROLLO. Estadísticas Básicas 1989-1991. Cámara de Comercio de Cartagena.
- INFORME ECONOMICO DE BOLIVAR Y CARTAGENA. Banco de la República. Departamento de Investigaciones Económicas. Año 89, 90 y 91.

LA REVOLUCION PACIFICA. Plan de desarrollo económico y social. 1990-1994. Santa Fé de Bogotá, 1991. Departamento Nacional de Planeación. Presidencia de la República. FONADE.

LEGISLACION ECONOMICA. Año 91. Bogotá: Legis.

PLAN DE DESARROLLO REGIONAL COSTA ATLANTICA. CORPES, 1990.

REUF, León. Diccionario de ciencias económicas. París: Labor, 1960.

REVISTA CARTAGENA ECONOMICA N° 5 y 12, 1989.

REVISTA COMERCIO. Sobre la industria costeña y la Apertura Económica. Agosto de 1990.

REVISTA CEPAL N° 13. Abril de 1981.

REVISTA ANDI N° 108, 109, 100. Dic. de 1990.

REVISTA NUEVA FRONTERA 742. Año 90. Bogotá; Retina.

REVISTA SINTESIS ECONOMICA. Nov. /89, Oct. /90. Colombia.

REVISTA NEGOCIOS N° 80. Agosto de 1990.

WILD CHOLÉS, Mario. Bases para un modelo de crecimiento económico y desarrollo social del Caribe Colombiano.

ANEXOS

PRESUPUESTO

Papelería y Otros útiles	25.000.00
Fotocopias	7.000.00
Mecanografía	30.000.00
Empastada	3.000.00
Gastos de Transporte	18.000.00
Imprevistos	7.000.00
TOTAL	90.000.00

=====

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

TIEMPO	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL
ACTIVIDADES	1-15 15-30	1-15 15-30	1-15 15-30	1-15 15-30	1-15 15-30	1-15 15-30	1-15 15-30
Planeación							
Recolección del material bibliográfico.							
Desarrollo del Anteproyecto							
Correcciones del Anteproyecto							
Presentación y Aprobación de Anteproyecto							
Redacción Tesis							
Revisión de Tesis							
Presentación de Tesis							

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS  
PROGRAMA DE ECONOMIA

ENCUESTA : ESTUDIO SOBRE LA INCIDENCIA DE LA POLITICA DE APERTURA ECONOMICA EN LA PEQUEÑA Y MEDIANA INDUSTRIA DE CARTAGENA.

0. INFORMACION PERSONAL

Nombre de la Empresa : \_\_\_\_\_

Nombre del funcionario: \_\_\_\_\_

Cargo desempeñado : \_\_\_\_\_

0.1 TIPO DE ACTIVIDAD INDUSTRIAL QUE DESARROLLA ESTA EMPRESA ?  
\_\_\_\_\_

0.2 INFORMACION SOBRE LA PRODUCCION

0.2.1 Cuál es la producción anual del (os) tipos de producto fabricado por esta empresa?

En los años 89 \_\_\_\_\_ 90 \_\_\_\_\_ 91 \_\_\_\_\_

0.2.2 Consumen en la elaboración de los productos de esta empresa materia prima importada

SI \_\_\_\_\_ NO \_\_\_\_\_

0.2.3 De qué países se importan las materias primas?

0.2.4 Qué porcentaje representa la materia prima que se importa en la elaboración del producto?  
\_\_\_\_\_

0.2.5 Qué beneficios trae a la empresa la disminución de Aranceles a las importaciones de materia prima y bienes de capital?  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

0.3 INFORMACION SOBRE LA TECNOLOGIA DE LA EMPRESA

0.3.1 Cuál es el origen del equipo esta empresa en la elaboración de sus prouductos:

0.3.1.1 Importados \_\_\_\_\_ Año \_\_\_\_\_ %

0.3.1.2 Nacionales \_\_\_\_\_ Año \_\_\_\_\_ %

0.3.2 Si la maquinaria y/o equipos son nacionales entra ría a adquirir maquinaria importadas.

0.3.3 Cuántos años tienen sus equipos de producción?  
\_\_\_\_\_ Años

0.4 INFORMACION SOBRE EXPORTACIONES

0.4.1 Qué tipo (s) de producto (s) se exporta ?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

0.4.2 Cuál ha sido el volumen de exportación en los últi mos 3 años?

89 \_\_\_\_\_ 90 \_\_\_\_\_ 91 \_\_\_\_\_

0.4.3 A qué países se exportan?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

0.5 INFORMACION GENERAL

0.5.1 Cuáles son las perspectivas de la empresa con rela ción al proceso de Apertura Económica que se ade lanta en el país?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

0.5.2 Cree Usted que el proceso de modernización de la economía afectará al Industrial Colombiano?

---

---

---

0.5.3 Cree Usted que la empresa está en condiciones de competir con sus productos en el mercado extranjero en el corto, mediano o largo plazo?

---

---

---

0.5.4 Qué tipos de proyectos piensa desarrollar esta empresa teniendo en cuenta el proceso de Apertura que se vive en el país?

---

---

---

0.5.5Cuál sería su mayor temor en este proceso de Apertura Económica?

---

---

---

---

0.5.6 Qué productos dejarían de producir como consecuencia de la Apertura?


OBSERVACIONES :


Ciudad y Fecha

ENCUESTADOR

--