

Doce empresarios controlan un negocio que mueve el 60% de las exportaciones de Colombia que representan 2 mil millones de dólares al año; un enclave rodeado de una ciudad en miseria

Por: [Maria Elvira Bonilla](#)

| abril 21, 2014



El pasado 3 de abril, el expresidente César Gaviria se preparaba para viajar a Buenaventura a participar de la celebración de los veinte años del nacimiento de la Sociedad Portuaria de Buenaventura que apareció en su gobierno producto de la liquidación de Puertos de Colombia y la privatización de ésta y todas las operaciones portuarias del país. Estaba programado también el Presidente Santos a quien Gaviria le dio la oportunidad de iniciarse en la vida pública como el primer ministro de Comercio Exterior. Era claro que la situación de Buenaventura no está para brindis y es más bien una vergüenza para cualquier gobernante. Santos sostuvo su viaje pero cambió el propósito: llegó con aires reeleccionistas proponiendo un aumento de pie de fuerza militar para controlar el desborde de la violencia y una inversión millonaria, repitiendo un conocido ritual gubernamental que viene dándose desde el gobierno de Carlos Lleras Restrepo (1968), cuando este prendió las alarmas sobre la realidad social y económica del Puerto y lo declaró de prioridad nacional. De cuento en cuento, antes que mejorar la situación para los 300.000 habitantes, todo se ha deteriorado cada día más.

Para aguar la fiesta los organizadores argumentaron “problemas de logística” porque claramente los ojos de Colombia y el mundo estaban puestos en la miseria y en los asesinatos horrendos de jóvenes que se están dando en la ciudad. Con la celebración por los porteños también Gaviria conmemoraba veinte años del arranque de su política de apertura y privatizaciones que incluía la ley de puertos, –cuestionada por unos, aplaudida por otros– que marcó su gobierno, una agresiva política económica que para muchos no ha hecho otra cosa que profundizar la brecha entre ricos y pobres que en Buenaventura ha adquirido unas dimensiones

inimaginables.



César Gaviria impulsó una política de apertura y privatizaciones que ha dejado una secuela de pobreza y desigualdad de la que aún el país no se recupera. Nombró a Santos ministro de Comercio Exterior

Una de las más sonadas privatizaciones fue la de Puertos de Colombia que se logró en buena medida porque su poderoso sindicato cedió ante la jugosa prebenda que le dio el gobierno al permitirle entrar con un 25% a la naciente Sociedad Portuaria de Buenaventura. Una participación que quedó en manos de los veinte sindicalistas que conformaban la cúpula directiva sin que sus utilidades se drenen al grueso de los trabajadores.

Esta moderna y rentable empresa con veinte años de existencia, controlada por dos grandes grupos familiares, junto con otras dos grandes compañías portuarias, la española de origen catalán -TC Buen- cuyo representante legal en nombre de los españoles ha sido hasta ahora el abogado Camilo Gómez, actual fórmula vicepresidencial de Marta Lucía Ramírez, y el Grupo Portuario S.A manejan el billonario negocio que representa la operación portuaria del puerto de Buenaventura, que mueve cerca de 600.000 contenedores al año, el 80% del café que sale del país y el 60% de todas las exportaciones de Colombia.

La Sociedad Portuaria de Buenaventura sigue siendo la líder del sector. Después de muchas transacciones en compra y venta de acciones estos veinte años, aunque sobrevive un grupo de socios minoritarios atomizados, entre los que están los líderes sindicales Álvaro Ortiz, Víctor Rebolledo, la viuda de Luis Marmato: la Sociedad está controlada por un puñado de dueños que toman las decisiones y se lucran del negocio. Estos son: el Grupo Parody de la familia Parody Décheona, cuyo representante en la junta es Manuel Isaac Parody Décheona, hermano de Gina; el Grupo Harinera del Valle de la familia Paz Bautista, cuyo representante dejó de ser Carlos Arcesio Paz, quien perdió su puesto por una drástica pelea familiar con sus dos hermanos, para darle paso a Alfonso Ocampo Gaviria quien es el presidente de la compañía; le sigue el grupo Ciamsa -Comercializadora internacional de azúcares y mieles- conformado por los 12 grandes ingenios del Valle del Cauca, cuyo representante legal es Carlos Mira; y tres entidades públicas: la alcaldía de Buenaventura (15%) cuyo representante en la junta directiva es el alcalde Bartolo

Valencia con suplencia del senador Edinson Martínez; también tienen una pequeña participación el ministerio del transporte (2%) y el de agricultura (0.5%).



Óscar Isaza, oriundo de Buenaventura promovió el proyecto del puerto privado TCBuen del cual es accionista junto a los españoles del Grupo marítimo Barcelona TCB. Foto: Grupotcb.com

Óscar Isaza, un exitoso emprendedor nacido en Buenaventura, quien comenzó su fortuna con una bomba de gasolina de propiedad de su suegro, se empeñó hace más de veinte años en construir un puerto privado capaz de competirle a la Sociedad Portuaria y ofrecer servicios logísticos en el mismo terminal. El primer terminal tuvo como socios a la CVC, al municipio de Buenaventura y a la Gobernación del Valle, el cual fue construido en un lote de la CVC con una inversión de 240 mil dólares (400 millones de pesos). Diez años más tarde, Isaza promovió la idea en Europa y consiguió vincular al grupo marítimo de Barcelona TCB que tiene muelles en España, Brasil, Turquía y en La Habana.

En su reinauguración estuvo presente el empresario Ángel Pérez-Maura, representante de los inversionistas españoles quienes tienen el 51%. El español inauguró la operación con la llegada del buque Rio Verde la Naviera Maersk, en presencia del Presidente Santos y varios de sus ministros. Pero el verdadero anfitrión de aquella ceremonia fue Óscar Isaza, dueño del 41% de este puerto, y además presidente de Gepsa -Grupo empresarial del Pacífico SA-.



Gabriel Echavarria y José Albeto Vélez firmaron la fusión que los puso a trabajar juntos en junio del 2012, que celebraron con la cúpula del negocio portuario en el restaurante Harry Sasson. Foto: ElUniversal.com.co

Pero hay otros grandes jugadores en Buenaventura como es COMPAS S.A. - Compañía de Puertos asociados-, una empresa que resultó de la alianza en 2012 de Muelles El Bosque de propiedad de la familia Echavarria Obregón -herederos de don

Hernán Echavarría en asocio con el Grupo español Erschip – familia Alvargonzález de Asturias- y el Grupo Argos.

Gabriel Echavarria, cabeza del grupo empresarial que construyó su padre Hernán Echavarría Olózaga celebró la fusión junto a José Alberto Vélez, entonces presidente del grupo Argos, con una gran cena en el restaurante Harry Sasson de Bogotá. Una noche en la que no faltó ninguno de los protagonistas del creciente negocio portuario de Colombia. No había pasado un año de la constitución de Compas, cuyo presidente es Alberto Jiménez, cuando el director de la Agencia Nacional de Infraestructura, Luis Fernando Andrade, quien viene de presidir la oficina Mc Kinsey en Colombia, firmaba la resolución que le entregaba la concesión de la operación del terminal que aspira a facturar más de 70 millones de dólares anuales y superar los 5 millones de toneladas de carga.

Echavarria ha sido el puente con el multimillonario filipino de 52 años Enrique ‘Rickie’ Razon, propietario de la gigante portuaria ICTSI, otro de de los grandes inversionistas internacionales de los muelles de Buenaventura. Se les ha visto juntos en visitas fugaces a visitar los terrenos del terminal Aguadulce que obtuvo en concesión por treinta años y que a través de la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce, espera tener marchando en el 2015. Rickie Razon es el tercer hombre más rico de Filipinas, ocupa el lugar 53 en la lista de Forbes, y ve en las aguas de Buenaventura una oportunidad de negocios para sumarla a su ya monumental emporio de movimiento de contenedores que heredó de su padre pero que ha multiplicado desde que tomó las riendas del negocio hace veinte años.



La armada nacional le entregó en arrendamiento el muelle 13 al Grupo Portuario cuyos principales accionistas son Álvaro Rodríguez y Saverio Minervine. Foto: cachibi.com.co

Por el otro lado, a través de un contrato de arrendamiento con el Fondo Rotatorio de la Armada Nacional, quien había obtenido una concesión de la nación para manejar Muelle 13, el Grupo Portuario S.A entró a participar en grande. El grupo funciona en unas ostentosas oficinas en el sector financiero de la Avenida Chile de Bogotá y gracias a las conexiones con distintas bancas de inversión, los principales accionistas Álvaro Rodríguez y Saverio Minervine lograron un cuantioso crédito para fondear la modernización del muelle. Del negocio participan también Fernando

Garcés, mano derecha del dirigente conservador vallecaucano Carlos Holguín Sardi, quien vendió su participación original en la Sociedad Portuaria y Edison Delgado.

Al lado de estos grandes de la operación portuaria propiamente dicha está el negocio logístico y las agencias de aduanas que se encargan de la legalización de la carga para entrar y salir al país. Los grandes de la logística son multinacionales como la Naviera Evergreen, Elequip y Maersk. Mientras, que los fuertes en el papeleo legal son las compañías Roldan y CIA, nuevamente el Grupo Parody y el grupo Eduardo L Gerlein S.A



Contrasta el enclave moderno del puerto con el entorno paupérrimo de Buenaventura. Foto: Nidia Playonero U. Nacional

Son cifras mayúsculas concentradas en muy pocas manos y con una gran inversión de capital que contrasta con la aberrante miseria en que vive más del 90% de los 300.000 pobladores de Buenaventura. La modernización del negocio portuario que compite con los grandes del mundo no se detiene, sin que aparezca la manera de drenarle algo de toda esta riqueza que genera el puerto al entorno social que lo rodea. Solo invierten en los muelles, de puertas para afuera no se ve un solo peso.

Los grandes inversionistas, directivos y propietarios no viven allí. Llegan en sus aviones privados a las juntas y toman los vuelos de regreso en la tarde, sin contaminarse, sin involucrarse con la tragedia local ni con el gobierno de turno atrapados desde hace décadas en la corrupción y cómplices del otro gran negocio del puerto: el narcotráfico. La pequeña y débil dirigencia no logra aunarse en una voz ni identificar un camino que les permita avanzar y trazar un horizonte al futuro más allá de las denuncias y las lamentaciones. La clase política local cooptada por la dirigencia nacional logró imponerse nuevamente en las pasadas elecciones a punta de mermelada, chequera y corrupción, sin que los grandes empresarios se decidan a comprometerse para cambiarle el rumbo a esta fatalidad social llamada paradójicamente: Buenaventura.

<http://www.las2orillas.co/los-multimillonarios-duenos-del-puerto-de-buenaventura/>