

**ESTUDIO SOCIOECONOMICO DE LA ACTIVIDAD DE CARGUE Y
DESCARGUE DE MERCANCIAS EN EL MUNICIPIO DE SAN ANDRES DE
TUMACO**

**ANTONIO CASTILLO AYALA
JIMMY HERNANDO MORENO HERNANDEZ**

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ECONOMÍA
SAN ANDRES DE TUMACO
2008**

**ESTUDIO SOCIOECONÓMICO DE LA ACTIVIDAD DE CARGUE Y
DESCARGUE DE MERCANCIAS EN EL MUNICIPIO DE SAN ANDRES DE
TUMACO**

**ANTONIO CASTILLO AYALA
JIMMY HERNANDO MORENO HERNÁNDEZ**

**Trabajo de grado presentado como requisito parcial para optar al título de:
ECONOMISTAS**

**ASESOR:
Econ. EDINSON ORTIZ BENAVIDES**

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ECONOMÍA
SAN ANDRES DE TUMACO
2008**

“Las ideas y conclusiones aportadas en el trabajo de grado, son responsabilidad exclusiva de sus autores”.

Artículo 1 del acuerdo No. 324 de octubre 11 de 1966, emanado del honorable Consejo Directivo de la Universidad de Nariño.

Nota de aceptación:

Firma del presidente del jurado

Firma del jurado

Firma del jurado

San Andrés de Tumaco, marzo del 2008

DEDICATORIA

A Dios nuestro señor, por darnos fuerza, sabiduría y discernimiento.

A la memoria del Señor Arturo Segovia Carrasco. Q. E. P. D. quien dejó un legado de superación y perseverancia. De él aprendimos que el trabajo, la dedicación y la creatividad, son elementos fundamentales del éxito tanto laboral como académico.

A nuestras madres Lucrecia Hernández y Georgina Ayala por habernos dado una crianza llena de valores éticos y morales y brindarnos apoyo incondicional con sus oraciones que tanto nos fortalecen.

A nuestras hermanas Tatiana y Celina por creer en nosotros, por sus valiosos consejos y su apoyo constante.

A nuestras esposas: Hilia y Nancy, al igual que a nuestros hijos Jimmy Arley, Jessica, Maite y Diany, quienes sacrificaron horas, tal vez días que les pertenecían, y les fueron sustraídas en la absorbente tarea de nuestra formación académica.

CONTENIDO

	pág.
INTRODUCCION	16
1. EL PROYECTO DE INVESTIGACION	17
1.1 TITULO	17
1.2 TEMA	17
1.3 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	17
1.3.1 Descripción del problema	17
1.3.2 Formulación del Problema	18
1.4 OBJETIVOS	19
1.4.1 Objetivo General	19
1.4.2 Objetivos Específicos	19
1.5 JUSTIFICACION	19
1.6 ASPECTOS METODOLÓGICOS	20
1.6.1 Tipos de Estudio	20
1.6.2 Método de la Investigación	21
1.6.3 Fuentes y Técnicas para La Recolección de la Información	21
1.6.3.1 Fuentes Secundarias	21
1.6.3.2 Fuentes Primarias	21
1.6.4 Tratamiento de la información	21
1.6.4.1 Técnicas Estadísticas	21
1.6.5 Población y Muestra	22

2. MARCO CONTEXTUAL DEL PUERTO DE TUMACO	24
2.1 UBICACIÓN GEOGRÁFICA	24
2.2 ASPECTOS SOCIOCULTURALES	25
2.3 ASPECTOS SOCIODEMOGRAFICOS	26
2.4 LA ECONOMÍA DE TUMACO Y DEL PACÍFICO NARIÑENSE	27
2.5 INFRAESTRUCTURA PRODUCTIVA Y DE SERVICIOS	35
3. CARACTERISTICAS SOCIO- ECONOMICAS DE LAS PERSONAS DEDICADAS AL SERVICIO DE CARGUE Y DESCARGUE DE MERCANCÍAS EN EL PUERTO DE TUMACO	37
3.1 GENERALIDADES	37
3.2 CARACTERISTICAS DEL SERVICIO DE CARGUE Y DESCARGUE DE MERCANCÍAS EN EL PUERTO DE TUMACO	42
3.2.1 Métodos y procedimientos para manipulación de mercancías	42
3.2.2 Conocimientos para la Manipulación de Mercancías	44
3.2.3 Conocimientos en movilización de mercancías	44
3.2.4 Utilización de Elementos de Protección	45
3.2.5 Mercancías Movilizadas y Precios en Tumaco	46
3.2.6 Interés en organizar la actividad	47
3.3 ASPECTOS SOCIALES DE LOS CARGUEROS EN EL PUERTO DE TUMACO	49
3.3.1 Edad Promedio de los cargueros	49
3.3.2 Estado Civil de los cargueros	49
3.3.3 Distribución de Etnias en la actividad	50
3.3.4 Tiempo en la Actividad	50
3.3.5 Composición Familiar del Grupo de Cargueros	50

3.3.6	Motivos para estar en la actividad	52
3.3.7	Características Académicas de los cargueros	53
3.4	ASPECTOS ECONOMICOS DE LOS CARGUEROS EN EL PUERTO DE TUMACO	54
3.4.1	Oferta laboral del servicio	54
3.4.2	Ingresos Percibidos por los cargueros	57
3.4.3	Tenencia de la Vivienda	59
3.4.4	Afiliación a Seguridad Social	60
3.4.5	Distribución de los Ingresos	61
3.4.6	Demanda laboral del servicio	62
4.	FORTALEZAS Y DEBILIDADES CON RELACIÓN A LA LEGISLACIÓN EXISTENTE PARA EXPORTAR E IMPORTAR MERCANCÍAS DESDE EL PUERTO DE TUMACO	68
4.1	FORTALEZAS	68
4.2	DEBILIDADES	69
4.3	SAN ANDRES DE TUMACO COMO ZONA ECONOMICA ESPECIAL DE EXPORTACIÓN	69
5.	ALTERNATIVAS SOCIALES Y ECONOMICAS PARA LA ACTIVIDAD DE CARGUE Y DESCARGUE DE MERCANCÍAS EN TUMACO	71
5.1	ALTERNATIVAS EN EL ASPECTO SOCIAL	71
5.2	ALTERNATIVAS EN EL ASPECTO ECONÓMICO	71
6.	CONCLUSIONES	72
7.	RECOMENDACIONES	74
	BIBLIOGRAFIA	75
	ANEXOS	77

LISTA DE CUADROS

	pág.
Cuadro 1. Exportaciones no tradicionales de Nariño y Colombia, 2003-2005 (en dólares)	31
Cuadro 2. Cobertura de acueducto y alcantarillado en los municipios del Pacífico nariñense, 2005	34
Cuadro 3. Mercancías Movilizadas y Precios en Tumaco	46
Cuadro 4. Ubicación de cargueros en Tumaco	55

LISTA DE FIGURAS

	pág.
Figura 1. Ubicación geográfica de Tumaco	24
Figura 2. Evolución del comercio exterior por la Zona Portuaria de Tumaco, 1996-2006	29
Figura 3. Movilización de mercancías	37
Figura 4. Lugares movilización de mercancías en Zona Urbana de Tumaco	38
Figura 5. Sociedad Portuaria de Tumaco	39
Figura 6. Sector de Bavaria	39
Figura 7. Pesqueras	40
Figura 8. Estación TERPEL EL Pindo	40
Figura 9. Calles Mercedes y Mosquera Esquina	40
Figura 10. Muelles	41
Figura 11. Varios	42
Figura 12. Conocimientos para manipulación de mercancías	
Figura 13. Conocimientos para movilización de mercancías	45
Figura 14. Uso de Elementos Para Protección	46
Figura 15. Mercancías y Precios por movilización en Tumaco	47
Figura 16. Preferencias para Organizarse	48
Figura 17. Modalidad de Organización	48
Figura 18. Distribución Estado Civil de los Cargueros	49
Figura 19. Distribución de Etnias en la Actividad	50
Figura 20. Familiares Dedicados a Esta Actividad	51
Figura 21. Conformación Núcleos Familiares por edades	52
Figura 22. Motivos para estar en la actividad	53
Figura 23. Distribución Escolaridad de Cargueros	54
Figura 24. Cantidad de Personas por Ubicación	56
Figuras 25. Ingresos Diarios de Cargueros	59
Figura 26. Tenencia de la vivienda	60
Figura 27. Afiliación a Seguridad Social	60
Figura 28. Distribución de Ingresos	61

LISTA DE ANEXOS

	pág.
Anexo A. Decreto No. 045 de 2003 Presidencia de la república	78
Anexo B. Decreto No.2817 de 1991 Ministerio de hacienda y Crédito público	79
Anexo C. Resolución No. 3000 de mayo 2003 del Ministerio de Transporte	86
Anexo D. Encuesta a cargueros	89

RESUMEN

La actividad económica de cargue y descargue de mercancías en el municipio de San Andrés de Tumaco Distrito Especial, durante muchos años ha sido fuente generadora de empleo informal. En el año 1928 con la apertura y construcción de la vía férrea, se inicia el transporte de carga y pasajeros. En el año 1946 empieza la construcción del terminal marítimo para transporte de carga, administrado por particulares, posteriormente entre los años 1958 y 1962 inicia la construcción de la carretera Tumaco el Diviso, paulatinamente desaparece la vía férrea de esta región, en este mismo período año 1959 el terminal marítimo pasa a manos del estado colombiano con el nombre de empresa puertos de Colombia terminal marítimo y portuario.

Con base en estos hechos significativos se generan elementos fundamentales dinamizadores de las actividades comercial y económica tanto regional como local.

La investigación demuestra que la actividad del cargue y descargue de mercancías en el municipio de San Andrés de Tumaco Distrito Especial, genera 356 empleos que si bien son informales contribuyen al desarrollo y crecimiento de la región, finalmente permite conocer la problemática de esta actividad y sus principales causas generadas por las deficientes condiciones laborales y salariales que son objeto los cargueros en Tumaco, luego plantea alternativas de solución como por ejemplo brindarles una adecuada capacitación en formación de valores, fundamentalmente la autoestima a través del acompañamiento social para educarlos, y obren de manera tal que su capacidad, rendimiento y comportamientos personales respondan crítica y constructivamente a las exigencias de la sociedad actual y futura, esto permitirá mejorar su calidad de vida.

ABSTRACT

The economic activity of it loads and discharge of goods in the municipality of San Andrés of Tumaco, for many years it has been generating source of informal employment. In the year 1928 with the opening and construction of the railroad, he/she begins the load transport and passengers, later on among the years 1958 and 1962 begin the construction of the highway Tumaco the I Sight, gradually the railroad of this region disappears. In the year 1946 the construction of the marine terminal begins for load transport, administered by matters and passing at the hands of the Colombian state in 1959 with the name of ports of marine and port terminal Colombia.

With base in these significant facts elements fundamental dinamizadores of the commercial and economic activities are generated so much regional as local.

The investigation demonstrates that the activity of the one loads and discharge of goods in the municipality of San Andrés of Tumaco special district, it generates 356 informal employments contributing to the development and growth of the region.

Finally he/she allows to know the problem of this activity and their main causes generated then by the faulty labor and salary conditions that are object the cargo carriers in Tumaco, it outlines alternative of solution like for example to offer them an appropriate formation in values, fundamentally that of the self-esteem through the social accompaniment so that they learn how to be educated, to work in a such way that their capacity, yield and personal behaviors respond it criticizes and constructively to the demands of the current and future society, allowing to improve their quality of life.

INTRODUCCION

En la investigación se propone evaluar la propensión a la pobreza por parte de las personas que laboran en la actividad de cargue y descargue de mercancías en Tumaco, siendo necesario cuestionarse si dicha población dispone de ingresos justos, de ahorros necesarios, de aportes para pensión de jubilación, de una vivienda digna y atención en salud que les aseguren los recursos mínimos para garantizar la subsistencia. Siendo el estado por medio de la función reguladora, el ente llamado a solucionar este fallo de mercado según la hipótesis del modelo de ciclo vital, formulada por Franco Modigliani:

El ingreso tiende a variar de un modo sistemático a lo largo de toda la vida, cuando una persona es joven el ingreso es bajo, durante los años de trabajo el ingreso crece hasta la época de la edad madura y comienza a ahorrar para la jubilación, cuando llega el momento del retiro su ingreso cae a cero y la persona empieza a consumir los recursos acumulados¹.

La actual situación que vive la población que labora en cargue y descargue de mercancías en Tumaco, solo genera inestabilidad e incertidumbre en términos de generación de empleo y frena cualquier posibilidad de un ritmo de desarrollo firme y duradero por la falta de organización. Adicional a lo anterior el objetivo de este trabajo radica en el conocimiento, análisis al sector de trabajadores en las labores de cargue y descargue de mercancías; su nivel socio-cultural, las diferentes alternativas que pueden desarrollarse o implementarse para lograr que un oficio como este, realizado por individuos de estrato social nivel uno, sirva como inicio para implementar un mecanismo que agremie y forme Empresa. Se pretende que esta investigación sirva como instrumento de punto de partida para posteriores trabajos de carácter estrictamente prácticos y operativos, es un aporte al desarrollo económico y social de la región.

¹ SAMUELSON, Paul y NORDHAUS, William. Economía. México : Mc. Graw-Hill, 1998. p. 441.

1. EL PROYECTO DE INVESTIGACION

1.1 TITULO

ESTUDIO SOCIOECONOMICO DE LA ACTIVIDAD DE CARGUE Y DESCARGUE DE MERCANCIAS EN EL PUERTO DE TUMACO

1.2 TEMA

El estudio que se llevará a cabo, consistirá en demostrar la situación social y económica de las personas que se dedican a la actividad del cargue y descargue de mercancías en el Puerto de Tumaco.

1.3 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.3.1 Descripción del problema. El municipio de Tumaco, ubicado al sur occidente de Colombia frontera con Ecuador, es una región agrícola por excelencia. Sin dejar de lado la actividad de pesca artesanal y técnica, de recursos hidrobiológicos, algunos productos como la tagua, caucho, chontaduro, coco, plátano, yuca, borjón, cacao, madera y palma de aceite, entre otros generan actividades productiva y comercial.

Adicional a lo anterior algunas bondades como ser zona de régimen especial aduanero, zona especial de desarrollo fronterizo, parte de la zona económica especial de exportación, permiten que se dinamice la actividad económica, realizando la movilización de mercancías por vías tanto terrestre como marítima, fluvial y aérea.

Observando la actividad de cargue y descargue de mercancías en el puerto de Tumaco, se encontró la siguiente situación:

- ? Inexistencia de entidades legalmente constituidas que presten el servicio de cargue y descargue de mercancías.
- ? Reducida oferta laboral debido a los bajos ingresos.
- ? Bajo nivel de estudios y falta de capacitación específica en población objetivo.
- ? Deterioro de la calidad de vida en población objetivo.
- ? Alta tendencia al consumo de licor y en algunos casos psicotrópicos.

- ? Deficiencia en la prestación del servicio de cargue y descargue de mercancías, por parte de los cargueros particulares en Tumaco.
- ? Falta de seguridad social, de vivienda, educación e ingresos justos.
- ? Falta de responsabilidad personal.
- ? Los Ingresos son ocasionales.

Fundamentalmente, el problema se genera por las deficientes condiciones laborales y salariales que es objeto el carguero en Tumaco, razón por la cual no cuentan con ningún tipo de seguridad social, educación, ni viviendas dignas.

Con relación a las personas que demandan el servicio de cargue y descargue de mercancías, esto es, transportadores, empresarios y comerciantes, se puede decir que obtienen altos beneficios económicos, por los bajos precios que pagan en este servicio particular, dado que no utilizan las tarifas establecidas por el Ministerio de transporte.

Es importante que las personas dedicadas a esta actividad se organicen y se constituyan legalmente, con el fin de jalonar recursos y de esta manera acceder a una mejor remuneración salarial que redunde en beneficio social y económico del carguero y su núcleo familiar.

Dada la difícil situación económica y social que vive el carguero en Tumaco, se prevé un deterioro paulatino de la salud, por el tipo de actividad que realizan y las intensivas y agotadas jornadas de trabajo.

Debido al bajo nivel educativo y cultural no utilizan planificadamente los pocos recursos e ingresos percibidos. Lo anterior, genera en el largo plazo un deterioro de la calidad de vida, en donde finalmente se convierten en indigentes, causando un alto costo social para la región.

Dentro de estos diagnósticos, es importante resaltar de manera que de seguir esta situación, no existirá ambiente de organización con visión innovadora y creativa que permita plantear alternativas de acción frente a este empleo informal de manejo de carga.

1.3.2 Formulación del Problema. ¿Cuál es el desenvolvimiento de la actividad de cargue y descargue de mercancías en el Puerto de Tumaco, y cómo se podría mejorar?

1.4 OBJETIVOS

1.4.1 Objetivo General. Identificar mecanismos de solución que conduzcan de manera efectiva al mejoramiento de las condiciones socioeconómicas tanto de las personas, como de la actividad misma, de cargue y descargue de mercancías en el Municipio de San Andrés de Tumaco.

1.4.2 Objetivos Específicos.

- ? Diagnosticar la realidad social de los cargueros en el Puerto de Tumaco.
- ? Evaluar la situación económica de los cargueros en el Puerto de Tumaco.
- ? Identificar las principales limitantes al desarrollo eficiente de la actividad de cargue y descargue de mercancías en el Puerto de Tumaco.
- ? Proponer alternativas para el mejoramiento de las condiciones socioeconómicas de las personas dedicadas a la actividad de cargue y descargue de mercancías en el Puerto de Tumaco.

1.5 JUSTIFICACION

La presente investigación esta orientada a conocer la forma como opera el servicio de cargue y descargue de mercancías en el municipio de San Andrés de Tumaco; para ello, es importante puntualizar, que los actores inmersos en la prestación de este servicio son los cargueros, ampliamente conocidos como coterios, transportadores, comerciantes y empresarios.

De otra parte, se buscará identificar causas, efectos, ventajas y desventajas que tiene el cotero en esta actividad, con el fin de plantear alternativas de solución que beneficien no solamente a los cargueros sino que también a transportadores, comerciantes y empresarios.

Se pretende que estas alternativas redunden en el mejoramiento económico y social de los actores involucrados en el proceso, por cuanto, esto les permitirá organizarse como integrantes de una misma actividad y así obtener mejores beneficios en lo económico, laboral, social, político y cultural entre otros.

En lo laboral, se planteará un trato justo y condiciones dignas que les permita ejercer esta labor de manera más decorosa, propendiendo por el cambio y el reconocimiento como una actividad formal y con ello poder reclamar ante las autoridades y la sociedad, el respeto y admiración que toda persona debe recibir, al igual que unos precios o salarios justos por el servicio que prestan. Todos y cada uno de estos logros se verán reflejados en mejor bienestar para todas las

partes inmersas en este escenario y de una manera directa para el grupo familiar de quienes trabajan en este sector.

También se pretende lograr mejores condiciones en cuanto a seguridad social, educación y vivienda, en razón que los coteros no cuentan con ningún tipo de afiliación en seguridad social, que les permita obtener mejor calidad de vida.

Con relación al aspecto económico, se espera que una vez organizados puedan obtener recursos a través de línea de créditos con entidades financieras, aportes de entidades gubernamentales o no gubernamentales del orden nacional e internacional, para que de esta manera logren posicionarse en el mercado y puedan así, convertirse en una entidad fuerte, seria y con proyecciones a futuro.

En lo social, es necesario reclamar de forma directa ante las autoridades y sociedad el reconocimiento como una entidad constituida legalmente y por ende respeto, admiración, trato digno y justo por parte de los beneficiarios del servicio prestado, es decir, transportadores, comerciantes, empresarios y comunidad sociedad en general.

En lo político, estar organizados permitirá la participación de manera directa e indirecta en el ámbito político, esto puede traer muchos beneficios para la entidad como lograr la consolidación y con ello conseguir apoyo a corto y mediano plazo que redunde en beneficios para el gremio al igual que genera aspiraciones personales a algunas corporaciones públicas.

En el aspecto educativo, brindarles una buena orientación en el uso de los recursos que obtienen por la prestación del servicio a través de talleres, seminarios, charlas educativas, alfabetización y cursos entre otros.

Finalmente, el aspecto más relevante de esta investigación es poder contribuir para que estos trabajadores sean personas de bien ya que algunos de ellos por falta de oportunidades y orientación en el comportamiento de la vida personal se transforman a través del tiempo en drogadictos, indigentes generando un costo social para el núcleo familiar y la sociedad en general.

1.6 ASPECTOS METODOLÓGICOS

1.6.1 Tipos de Estudio. Con base en los niveles del conocimiento científico, y teniendo en cuenta los objetivos, se ha definido el tipo de estudio enmarcado dentro del nivel descriptivo analítico, el cual, evidentemente hace referencia a la profundidad con la que esperamos abordar el problema de conocimiento.

Los hechos que comprenden el problema planteado abarcan actitudes y comportamientos sociales formas de actuar y pensar de una colectividad.

Se presenta algunas aproximaciones que caracterizan e identifican el problema de la investigación planteada, al igual que se establece y comprueba, la posible relación de variables económicas y sociales, tales como: Ingreso - consumo - ahorro - desempleo - oferta y demanda laboral del servicio de cargue y descargue de mercancías en Tumaco, entre otros.

1.6.2 Método de la Investigación. Teniendo en cuenta el desempleo como variable macroeconómica en Colombia, se ha observado que a nivel regional el cargue y descargue de mercancías se convierte en otra forma de ocupación enmarcada dentro de la generación de empleo informal dicha situación evidencia que la presente investigación buscará encontrar explicación a esta verdad particular.

Con base en la anterior aproximación y análisis se puede definir que el principal método científico de investigación a utilizar es el deductivo debido a que se parte de situaciones generales explicadas en el marco teórico Marxista y se extrapolará para aplicarlas a una realidad local dentro del municipio de San Andrés de Tumaco. Adicionalmente, se hará acopio de los métodos analíticos, sintéticos, críticos, sociales y prospectivos.

1.6.3 Fuentes y Técnicas para La Recolección de la Información. Se acudirá a fuentes tanto secundarias como primarias, las cuales suministrarán información básica.

1.6.3.1 Fuentes Secundarias. En libros de economía y metodologías de la investigación, en algunos trabajos de grado, enciclopedias de macro y micro, diccionarios de economía, disposiciones y reglamentaciones vigentes del ministerio de transportes, adicional a lo anterior se consultará por la red internacional de información (INTERNET).

1.6.3.2 Fuentes Primarias. Observación, entrevistas, encuestas, cuestionarios, visita domiciliaria, las cuales se aplicaran tanto a la población objetivo como a transportadores/ comerciantes e industriales y empresas transportadoras.

1.6.4 Tratamiento de la información. Se utilizará codificación y tabulación de la información a través de recuento, clasificación y ordenación en tablas y cuadros, para posteriormente realizar las relaciones preliminares y finales.

1.6.4.1 Técnicas Estadísticas. La información tabulada será sometida a técnicas matemáticas de carácter estadístico.

1.6.5 Población y Muestra. Es importante precisar la población y muestra para efectos de determinar la cobertura de la investigación, esto quiere decir identificar la población que será objeto de estudio, ¿qué propiedades o características comunes reúne esta población?, entre otras.

El grupo humano objeto de este estudio, es de 356 personas aproximadamente y el tamaño de la muestra fue de 114, sexo masculino de etnia negra, con un promedio de edad de 30 años, los cuales se encuentran distribuidos así: Cargue y descargue de fertilizantes y otros - Madera y guadua - recursos hidrobiológicos refrigerados y mercancías varias procedentes del interior del país.

Es necesario la aplicación de la fórmula estadística mediante el sistema de encuesta, debido a que esta población se encuentra dispersa por todo el municipio y por la naturaleza del estudio, es muy difícil ubicarles en un solo lugar para la obtención de una muestra poblacional del 100%. Mediante investigación preliminar con la población objeto de estudio, se pudo constatar que las personas dedicadas a ésta actividad son 356, fue necesario aplicar fórmula estadística por que se encuentran ubicados en diferentes áreas y su labor la realizan en diferentes horarios.

Para determinar el tamaño de la muestra en la presente investigación se utilizó la siguiente fórmula:

$$n = \frac{N \cdot Z^2 \cdot p \cdot q}{N (E^2 \cdot N - 1) + Z^2 \cdot p \cdot q}$$

Convenciones:

n = Tamaño de la muestra

N = tamaño población o universo

***Z*²** = grado de confianza

***E*²** = Error de muestreo

p = Probabilidad de acierto o error

q = probabilidad de acierto o error

$$n = \frac{356 \cdot 1.96^2 \cdot 0.5 \cdot 0.5}{356 (0.5^2 \cdot 355) + 96^2 \cdot 0.5 \cdot 0.5}$$

Convenciones:

$$n = 114$$

$$N = 356$$

$$Z^2 = 1.96\%$$

$$E^2 = 0.5\%$$

$$p = 0.5\%$$

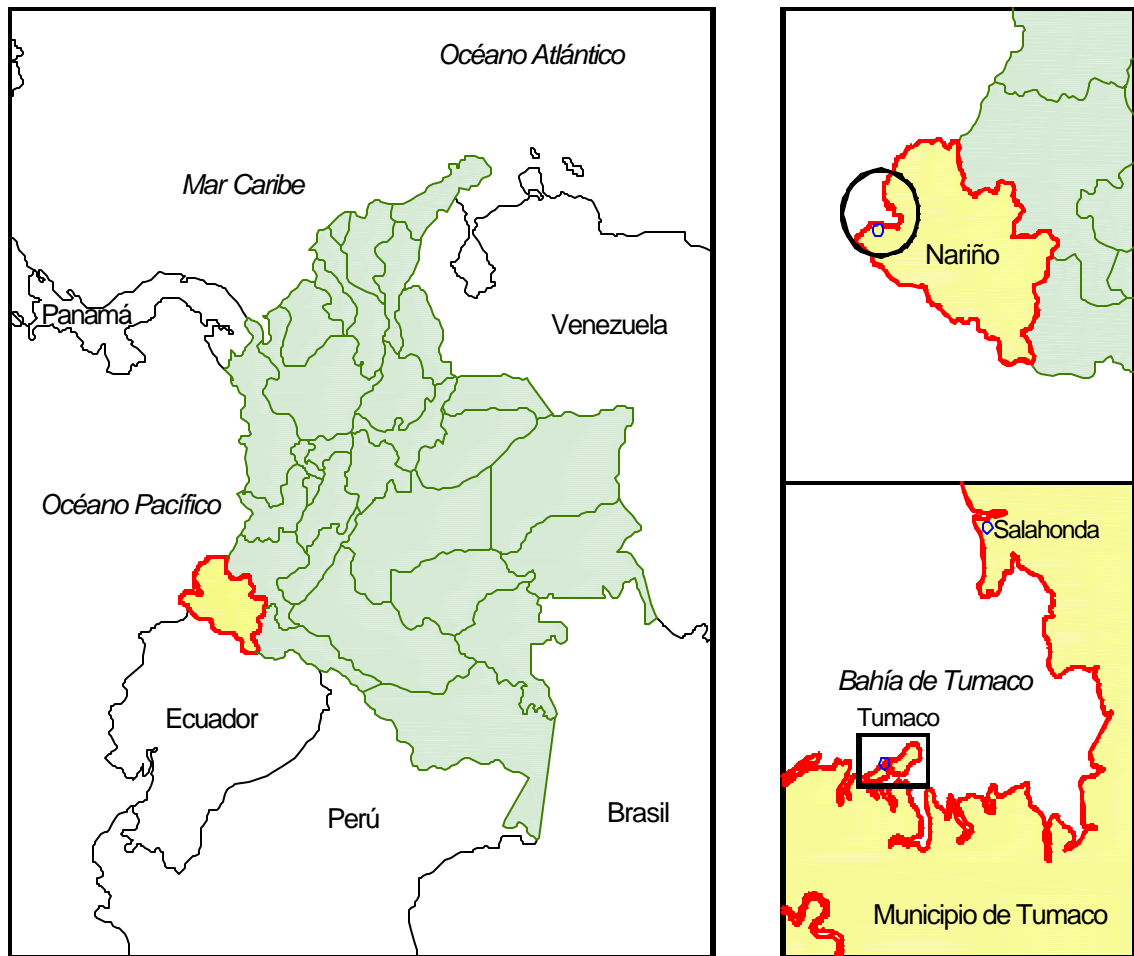
$$q = 0.5\%$$

2. MARCO CONTEXTUAL DEL PUERTO DE TUMACO

2.1 UBICACIÓN GEOGRÁFICA

Al extremo sur de la costa pacifica colombiana se encuentra Tumaco, sector del departamento de Nariño que posee una particular organización político administrativa. La bahía de Tumaco constituye la mayor entrante de la costa pacifica colombiana y está ubicada en cercanías de la frontera con Ecuador entre las latitudes 1° 45' y 2° 00' Norte y las longitudes 78° 30' y 78° 45' O, comprendiendo un área de aproximadamente 380 Km² y sus aguas presentan profundidades que varían entre 0 y 50 metros.

Figura 1. Ubicación geográfica de Tumaco



El Puerto de Tumaco es el mayor de los 64 municipios Nariñenses y su vasto territorio está integrado por su casco urbano, una extensa zona rural decenas de centros poblados. Su casco urbano y zona de expansión están dispuestos en área continental e insular; esta última conformada por las islas de Tumaco, La Viciosa y El Morro, las cuales se encuentran unidas al continente y comunicadas entre sí por los puentes de El Pindo y el Morro. Los corregimientos costeros del municipio de Tumaco son: La ensenada, Chagüí, Tablones, mejicano, Rosario, San Luís Robles, El bajo Mira y Frontera. El municipio cuenta con la particularidad de poseer la mayor cantidad de veredas, de acuerdo con los registros nacionales del Departamento Nacional de Estadística, DANE, más de 360 distribuidas en su zona rural y de igual forma una rica hidrografía caracteriza el territorio tumaqueño entre los que se encuentran los ríos Tablones, Rosario, Patía, Caunapí, Mejicano, Chagüí, Colorado y Curay; además de una extensa zona de esteros siendo los mas reconocidos: El Guandarajo, Natal, Aguaclara, resurrección, Las varas, la pampa, Tambillo, Trapiche, Cuellar, Curay, Micay y Llanaje.

Por presentar las menores variaciones de temperatura en el Pacífico Colombiano, Tumaco cuenta con unas condiciones climáticas favorables para sus pobladores y el Desarrollo de la agricultura, registra además, una alta humedad cuyo promedio anual es superior al 86%, presentando un cielo muy nublado y pocas horas de brillo solar durante la mayor parte del año.

2.2 ASPECTOS SOCIOCULTURALES

Tres versiones recrean la historia de la fundación de Tumaco, se cree que el cacique Tumac fundó a Tumaco en 1570 pero, este hecho histórico también se le adjudica a Francisco Pizarro, quien arribó por primera vez a la isla en 1526 y la encontró habitada por una tribu de indígenas pescadores, de todas las versiones la mas aceptada y difundida declara al jesuita Francisco Ruggi como su legítimo fundador en 1640, según la historia este sacerdote italiano llegó al lugar en misión el 30 de Noviembre de 1640, en compañía de 1900 pobladores procedentes de la zona selvática, entre negros cimarrones y esclavos libertos en el siglo XVII, a quienes bautizó y catequizó en la fe cristiana².

La mayor parte de las tradiciones culturales, los patrones de comportamiento, la lengua, los ritos religiosos y el folclor de Tumaco corresponden a la herencia de los negros africanos y sus descendientes esclavizados en las minas de Barbacoas e Iscuandé entre los siglos XVII y XIX, estos desarrollaron unas prácticas armónicas con el entorno natural a lo largo de la costa pacífica, así los aspectos socioculturales de Tumaco se encuentran estrechamente ligados a la dinámica de las poblaciones que la integran, de allí que muchos de sus aspectos cotidianos

² LEUSSON, Telmo. Tumaco historia y cultura. Colombia : s.n., 1986. p. 69-70.

estén directamente relacionados con los atributos climáticos, geomorfológicos y paisajísticos, por tal razón actividades como la pesca condicionan la construcción de viviendas muy próximas al mar; sobre pilotes de madera de 1 a 4 metros de altura; con tablas para paredes y pisos al igual que techos de zinc o teja asfáltica, resistentes a la época de intensas lluvias. Otro factor influyente ha sido la actividad portuaria que entre 1961 y 1976, se estima provocó la duplicación de la población del municipio, debido a la apertura de empresas de transformación maderera, que aprovechaban esta riqueza y la ubicación estratégica del puerto. El fracaso de esta actividad dejó graves secuelas de desempleo y desplazamiento de población.

2.3 ASPECTOS SOCIODEMOGRAFICOS

En relación a la población de acuerdo con la cifras del censo poblacional de 2005, registradas por el D.A.N.E. se estima que Tumaco cuenta con 160.034 habitantes; de los cuales 84.668 ocupan la cabecera urbana y los 75.366 restantes viven en la zona rural, con una población económicamente activa del 39,87 por ciento, su mayor porcentaje poblacional se encuentra en las áreas de bajamar, con un promedio de 13.2 habitantes por kilómetro cuadrado y se espera que para el año 2010 la población se incremente en un 17 por ciento. Gran parte de Tumaco está habitado por comunidades negras, e indígenas en menor proporción al igual que mestizos, la mayor parte de la población asentada en la zona rural es negra, la cual ha desarrollado un gran sentido de pertenencia por su entorno y ha solicitado la titulación colectiva de su territorio con base en la división de cuencas y micro cuencas, a través de los consejos comunitarios. El proceso de asentamiento de las comunidades en general para la zona del pacífico puede ser consecuencia de dos hechos; el cimarronismo, negros esclavos escapados y la liberación de esclavos en el siglo XVII.

En materia de calidad de vida es importante precisar que la vivienda tradicional de los habitantes de los caseríos en la bahía de Tumaco se levantan sobre pilotes de mangle, con paredes de machimbre, tablas de nato techo de zinc o teja asfáltica, las viviendas ubicadas fuera del casco urbano no cuentan con servicios públicos lo cual genera ambientes propicios para la proliferación de enfermedades y disminución de las condiciones de calidad de vida. Sin embargo la vivienda prototipo de la bahía consta de una terraza al frente, dos o tres habitaciones, sala comedor y una terraza posterior para cocina, algunas cuentan con un pequeño espacio a manera de baño, donde la aguas residuales y desechos orgánicos caen directamente al mar (Bravo-Pazmiño, 1998). Las condiciones de vida según reportes de la defensoría del pueblo, la población de la costa pacífica nariñense presenta, históricamente los índices mas bajos de calidad de vida, las malas condiciones de vida se ubican, entre otras en la región sur occidental de Nariño y buena parte del chocó, se calcula que el 80 por ciento de las comunidades negras tienen sus necesidades básicas insatisfechas y viven en extrema pobreza.

En el campo de la educación se registra una cobertura del 60 por ciento en educación básica primaria en el área urbana y del 40 por ciento en la rural. Para el caso de la educación secundaria la cobertura es del 60 por ciento en el área urbana, adicionalmente el 40 por ciento de la población se sitúa en un nivel de educación media, se ha determinado que el 24,1 por ciento de la población no supera el nivel de educación primaria, las principales instituciones educativas están ubicadas en el casco urbano de Tumaco; “mientras en el área rural solo cuenta con centros educativos de básica primaria y algunos de educación media”³. La situación actual en materia de recreación y deportes se caracteriza por la baja cantidad y mal estado de los escenarios deportivos.

En salud, Tumaco dispone de un hospital nivel II y el centro hospital divino niño de nivel I, con cobertura hacia los barrios periféricos, al igual que cinco centros de salud en los barrios La cordialidad, Viento libre, Iberia, Las flores y el IPC. De otro lado en el sector rural existen aproximadamente dieciocho puestos de salud donde se prestan servicios de enfermería permanentes y atención medicas por visitas periódicas con frecuencias semanal, quincenal o mensual⁴. En cuanto a la situación sociopolítica, el municipio de Tumaco ha empezado a sufrir los rigores de la violencia generalizada en Colombia, generada con la aparición de los grupos armados al margen de la ley: guerrillas, autodefensas y narcotraficantes, en disputa por el territorio los cultivos ilícitos y la presión sobre la población para que tome partido en alguna de estas organizaciones. En el área rural, el impacto de los cultivos de uso ilícito ha traído consigo fenómenos de violencia, desplazamiento forzoso, severa deforestación de áreas de bosques, contaminación de cuerpos de agua, perdida de biodiversidad, desatención a los cultivos de la economía campesina, altos costos y escasez de mano de obra familiar y lo mas grave, perdida de valores, identidad étnica, cultura y falta de respeto por la vida humana.

2.4 LA ECONOMÍA DE TUMACO Y DEL PACÍFICO NARIÑENSE

Las palabras del geógrafo norteamericano R. West escritas a mediados del siglo XX sobre el Pacífico colombiano todavía tienen vigencia: “Las especulaciones fantasiosas sobre los grandes tesoros naturales que encierran las tierras bajas del Pacífico colombiano y sus áreas adyacentes han sido frecuentes desde la Conquista española. Sin embargo, la pobreza ha sido la característica más sobresaliente de la economía local en los últimos 300 años”⁵. La pobreza del

³ NARIÑO. SECRETARIA DEPARTAMENTAL DE EDUCACION. San Juan de Pasto, noviembre de 2007.

⁴ INSTITUTO DEPARTAMENTAL DE SALUD DE NARIÑO. Indicadores Básicos de Salud 2006. San Juan de Pasto, enero de 2008.

⁵ WEST, Robert. Las Tierras Bajas del Pacífico Colombiano. Bogotá : Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2000. p. 191.

Pacífico colombiano ha estado asociada al aislamiento geográfico, la falta de medios de transporte, la escasez de tierras fértiles y la proliferación de enfermedades endémicas. En esta región son comunes las enfermedades intestinales producidas tanto por la mala calidad del agua como por la falta de alcantarillado; además, son comunes enfermedades como el paludismo o malaria, fiebre amarilla y dengue.

Otras características del Pacífico colombiano son la excesiva precipitación, la elevada humedad y la temperatura sofocante: “El aire quieto y pesado, combinado con las altas temperaturas del medio día, producen un efecto depresivo, especialmente sobre los recién llegados”⁶. Estos factores como las enfermedades, las elevadas temperaturas, las lluvias, la humedad o la calidad de los suelos pueden incidir en forma negativa tanto en la producción como en la productividad de la subregión.

Entre 1850 y 1940 la economía de Tumaco y parte del Pacífico nariñense estuvo asociada a la exportación de tagua, cuyas semillas eran utilizadas en Europa y Estados Unidos para elaborar botones. El comercio de la tagua generó una ola migratoria de población negra, desde la zona minera de Barbacoas hacia los taguales de Tumaco. También llegaron algunos comerciantes blancos mayoritariamente (España, Italia, Inglaterra, Alemania), quienes conformaron la pequeña élite comercial del puerto. Éstos tenían constituidas doce casas de comercio en 1911⁷. Pero el auge económico de Tumaco estaba sustentado en una actividad extractiva que no generó los encadenamientos con otros sectores productivos de la zona. Cuando en la década de 1940 las semillas de tagua fueron desplazadas por los botones plásticos, la economía de Tumaco perdió su dinamismo y entró en un aislamiento que aún hoy se mantiene parcialmente.

La economía de la región costera del Pacífico nariñense se basa principalmente en la agricultura (agroindustria), la pesca, la actividad forestal y el turismo. Es necesario anotar que en Tumaco se produce el 100% de la palma africana, el 92% del cacao y el 51% del coco de Nariño, y también se concentra gran parte de la oferta hotelera del departamento.

El municipio de Tumaco tiene como fortalezas su medio ambiente, su ubicación sobre el océano Pacífico, encontrarse en una ensenada donde desembocan cinco ríos y contar con amplias zonas de bosques, aunque en la actualidad la explotación que se practica se hace con técnicas obsoletas. Pese a estas ventajas, sus dirigentes gremiales y políticos consideran que es una subregión

⁶ Ibid., p. 63.

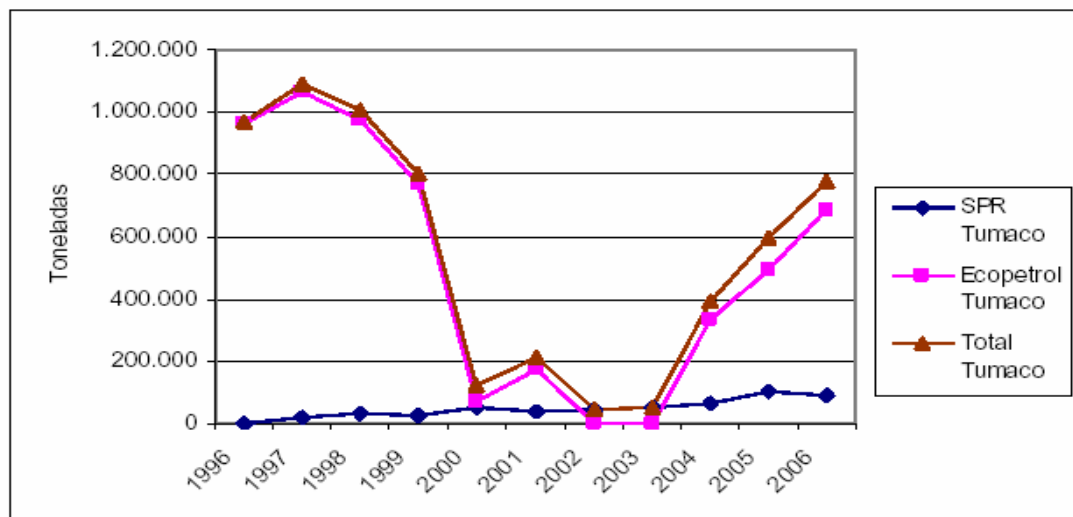
⁷ LEAL LEÓN, Claudia. “Un puerto en la selva. Naturaleza y raza en la creación de la ciudad de Tumaco, 1860-1940”. En : Historia Crítica. No. 30. Bogotá : Universidad de los Andes, 2005, p. 43.

abandonada por el estado central y departamental. Así mismo, es un departamento en donde se evidencia la presencia de dos culturas: la andina o de la sierra, en donde se concentra el poder político del departamento; y la costera o pacífica, que gira en torno al municipio de Tumaco y se identifica más con Buenaventura y Cali que con Pasto o Ipiales.

“En Tumaco, epicentro del Pacífico nariñense, no se emprende una obra de envergadura hace más de medio siglo, cuando se construyó durante el gobierno del general Rojas Pinilla el puerto, el aeropuerto y el puente del Morro. Luego, 59 durante la administración del Presidente Gaviria (1990-1994) la región se benefició con la pavimentación de la carretera Pasto-Tumaco”* .

Tumaco es también el principal puerto petrolero colombiano sobre el océano Pacífico, y el segundo a nivel nacional, después de Coveñas. En la década de 1960 se iniciaron las obras de explotación de los yacimientos de Orito (Putumayo), por lo que fue necesario construir un oleoducto entre este sitio y Tumaco. En los primeros años las empresas Texaco, Gulf Petroleum y ECOPETROL producían cerca de 90 mil barriles diarios, pero en las décadas siguientes la producción de los pozos empezó a declinar.

Figura 2. Evolución del comercio exterior por la Zona Portuaria de Tumaco, 1996-2006



Fuente: Superintendencia de Transportes y Puertos, Sistema de Indicadores de Gestión Portuaria, Módulo estadístico, información disponible en Internet.

* ENTREVISTA con don Juan Humberto Escrucería Llorente, Presidente de la Cámara de Comercio de Tumaco, Tumaco, 30 de noviembre de 2006.

“En 1988 un terremoto averió el oleoducto del Ecuador, por lo que este país se vio en la necesidad de sacar su crudo del campo de Lago Agrio por el puerto de Tumaco. Durante algunos años este puerto llegó a movilizar cerca de un millón de barriles mensuales de petróleo, y más de un millón de toneladas al año”^{*}. En efecto, entre 1996 y 1999 las exportaciones por la zona portuaria de Tumaco fluctuaron entre 800 mil y 1.1 millón de toneladas anuales, representadas en su mayoría por el petróleo proveniente de Orito (Putumayo) y Ecuador. A partir del año 2000 las exportaciones petroleras descendieron abruptamente por varias razones, como la reanudación de las operaciones por el oleoducto ecuatoriano, la declinación de los pozos del Putumayo y los atentados en el oleoducto Orito-Tumaco. Incluso, en 2002 y 2003 no hubo exportaciones de petróleo por Tumaco.

“Por el muelle de la Sociedad Portuaria Regional de Tumaco se exporta mayoritariamente aceite de palma y productos pesqueros. Una de las dificultades para impulsar las exportaciones por Tumaco ha sido el calado del canal de acceso al puerto, por lo que se hace necesario dragarlo para darle mayor profundidad. Estas exportaciones se realizan en su mayoría por el muelle de la Sociedad Portuaria Regional de Tumaco, una de las empresas líderes en el municipio”^{**}.

En el 2003 el departamento exportó 27.9 millones de dólares, de los cuales más de 26 millones (95%) tuvieron su origen en la economía de Tumaco y el Pacífico. Los productos estuvieron representados en aceite de palma y pesca (principalmente atún y camarones)⁸. Esta subregión es el epicentro de la mayoría de las exportaciones nariñenses, mientras en la zona andina se produce principalmente para el consumo interno.

* ENTREVISTA con don Ernesto Káiser Mendoza, agente marítimo con sede en Tumaco, 30 de noviembre de 2006. Don Ernesto es hijo de un inmigrante alemán que llegó a Tumaco a principios del siglo XX, en la época de la bonanza de la explotación de tagua en esta subregión nariñense.

** ENTREVISTA con Rodrigo García, Coordinador Socioempresarial de Cordeagropaz, Tumaco, 30 de noviembre de 2006.

⁸ DANE. Información de comercio exterior. Disponible en Internet; PINCHAO PITACUAR, Luís, Diagnóstico socioeconómico de productores primarios de frutas tropicales en el municipio de San Andrés de Tumaco. [en línea]. Universidad de Nariño, Sede Tumaco, 2005, p. 11 y 12. Disponible en Internet : <URL:<http://www.dian.gov.co>>

Cuadro 1. Exportaciones no tradicionales de Nariño y Colombia, 2003-2005 (en dólares)

Descripción	Valor FOB (US\$)		
	Años		
	2003	2004	2005
SECTOR AGROPECUARIO	853.847	1.746.072	2.003.099
Pesca	790.878	1.464.140	1.825.416
SECTOR INDUSTRIAL	26.797.411	38.527.463	75.456.541
Prods. Alimenticios (aceite de palma)	25.986.000	37.590.674	73.980.152
OTROS SECTORES	273.021	67.510	44.234
TOTAL NARIÑO	27.924.279	40.341.045	77.503.874
COLOMBIA	7.098.000.000	9.109.000.000	10.825.000.000

Fuente: Dane.

Entre 2003 y 2005, las exportaciones no tradicionales de Nariño crecieron el 67% promedio anual, mientras las de Colombia en su conjunto lo hicieron al 24%. Este crecimiento ayudó a que la participación de Nariño en las exportaciones no tradicionales de Colombia pasaran de 0.4% al 0.7%. El acelerado incremento de las exportaciones en Nariño tiene su explicación en las actividades pesquera y aceite de palma.

La palma africana se empezó a cultivar en Tumaco en la década de 1960 y cuatro décadas después continúa siendo la principal actividad agrícola del municipio. La producción anual (122 mil toneladas) clasifica al departamento como el tercer productor de palma a nivel nacional (16%), después de Santander (22%) y Meta (21%), con los rendimientos más altos del país.

Tumaco es el principal municipio exportador de Nariño, con 70.000 toneladas anuales de aceite de palma, seguido por Túquerres, desde donde se exportan anualmente cerca de 15.000 toneladas de papa. Las exportaciones de aceite de palma se dirigen mayoritariamente a Inglaterra y España (80%), Perú, México y República Dominicana (20%). Esta actividad es intensiva en mano de obra, generando unos 6.000 empleos directos e indirectos.

Entre 2004 y 2006 en Tumaco se pasó de 27 mil a 32 mil hectáreas de palma. La particularidad con el resto de las zonas palmeras es que en Tumaco hay 7 mil hectáreas que están en manos de pequeños y medianos productores, que pueden ganar hasta tres salarios mínimos mensuales. Estos pequeños productores, además de sembrar palma, no abandonan sus cultivos de pancoger.

La agroindustria de la palma ha involucrado un número considerable de familias que giran en torno a los núcleos de producción de siete grandes empresas, en su mayoría originarias del Valle del Cauca y Bogotá: Palmas de Tumaco, Araqui, Palmeiras, Astorga, Santa Helena, Santa Fe y Salamanca. Cada una de estas siete empresas tienen sus plantas extractoras, y así mismo han hecho alianzas para apadrinar o apoyar a los pequeños productores. En la cadena de la palma se han identificado 19 grupos, como el de semillas, insumos, talleres, cajas, mulas y otros transportes, ropa de dotación y guantes, canastos para cargar la fruta, entre otros, alrededor de los cuales se han creado pequeñas empresas y asociaciones. En efecto, en el 2000 se constituyeron siete Asociaciones de Pequeños Productores de Palma de Aceite en Tumaco con la asesoría de Cordeagropaz, y cinco años después estas asociaciones tenían sembradas 2.535 hectáreas, comercializaban 4.500 toneladas de frutos mensualmente, se habían invertido \$15 mil millones de pesos y contaban con 441 familias beneficiadas⁹.

Otra de las actividades productivas de alta participación en la economía de Tumaco ha sido la pesca. Los cultivos de camarón tuvieron su auge en la década de 1980, como una extensión de lo que sucedía en la economía ecuatoriana. El crecimiento de la camaronicultura se interrumpió en 1996-97 por la irrupción de las enfermedades llamadas taurus y mancha blanca.

En el período 1995-2000 la actividad pesquera tuvo una tasa de crecimiento de 10% promedio anual. Entre 2002 y 2004 la pesca tuvo una participación que osciló entre el 2% y 2.3% del PIB departamental. En el 2004 Nariño contaba con 1.262 productores o acuicultores, los cuales tenían un total de 1.758 estanques con 74.000 metros cuadrados de área en producción. La cosecha de ese año ascendió a 426.2 toneladas de especies como trucha, tilapia y cachama, en el que Pasto, Cumbal y Tumaco fueron los municipios de mayor producción acuícola.

Martínez, et al., afirman:

En 2004 la producción de peces, moluscos y crustáceos capturados o cultivados fue de 128 mil toneladas, de las cuales 66 mil provenían de la pesca de atún. La flota pesquera patentada en Colombia y responsable del 99% de la captura de atún es de bandera extranjera, mayoritariamente de países vecinos como Ecuador, Venezuela y Panamá. De las 131 embarcaciones registradas sólo 12 eran de bandera colombiana¹⁰.

⁹ CORDEAGROPAZ, NOTIAGROPAZ. Boletín Informativo No. 4. Tumaco, 2005, p. 2.

¹⁰ MARTÍNEZ, Héctor, et al. "La cadena del atún en Colombia. Una mirada global de su estructura y dinámica, 1991-2005". Documento de Trabajo, No. 96. Bogotá : Observatorio Agrocadenas Colombia, 2005. p. 3 y 7.

Según Cuero, Eugenio:

En cinco años (1999-2003) el 85% del total de la pesca de atún se capturó en el océano Pacífico, siendo Tumaco uno de los centros pesqueros más dinámicos de ese litoral. En este puerto, los pescadores artesanales son los principales abastecedores de la industria procesadora de pescado, llegando a aportar un poco más del 50% del volumen comercializado. En Tumaco existen 22 asociaciones que integran cerca de mil pescadores artesanales. Por la parte industrial, la flota atunera la componen 28 embarcaciones. El 82% de esta flota es de bandera ecuatoriana, los cuales mayoritariamente son contratados por empresarios colombianos que han trasladado sus negocios a la ciudad de Manta, Ecuador, probablemente por beneficios tributarios y por mejores condiciones de seguridad. De igual forma, el 93% del atún procesado tiene como destino el mercado de Ecuador¹¹.

Para Nariño y la economía costera de Colombia, la pesca y procesamiento de atún es significativa, pero la cadena de atún como tal es de bajo perfil competitivo. Es así como las exportaciones de atún, tanto congelado como en conserva, han venido disminuyendo durante los últimos años. Aunque las exportaciones de atún colombiano a Italia han aumentado, este crecimiento ha sido menor que el de Ecuador y Costa de Marfil. Otro de los obstáculos a que se enfrentan las empresas colombianas es la necesidad de acatar las políticas de protección y sostenibilidad ambiental con respecto al compromiso de pescar atún libre de delfines (*Dolphin-Safe*). Esto ha impulsado como alternativa de producción ecológica el cultivo del atún: “sin embargo Colombia no se encuentra dentro de ese último grupo, aplicando técnicas y prácticas tradicionales de captura y sacrificio a bordo”¹².

El turismo es otra de las actividades promisorias en Tumaco y todo el departamento de Nariño. En el 2004 este municipio contaba con 41 establecimientos dedicados a la hotelería, hostelería y hospedaje, con 797 habitaciones y 1.655 camas. En ese mismo año, a Tumaco llegaron cerca de 284.000 visitantes de los cuales el 68% provenía de ciudades cercanas como Pasto e Ipiales¹³.

¹¹ CUERO, Eugenio. “Cadena productiva del atún en Tumaco”, ponencia en Power Point. San Andrés de Tumaco : Cámara de Comercio de Tumaco, 2006.

¹² MARTÍNEZ, Héctor, Op. cit., 2005, p. 24.

¹³ “Diagnóstico del sector hotelero del municipio de San Andrés de Tumaco, año 2004”.

No cabe duda que la economía del Pacífico nariñense ha tenido en los últimos años un dinamismo alentador, pero no ha sido suficiente para disminuir sus altos índices de pobreza. En efecto, en el 2005 la Subregión del Pacífico tuvo el NBI más elevado del departamento (63%), veinte puntos por encima de la media departamental, a pesar de su activa economía exportadora.

Cuadro 2. Cobertura de acueducto y alcantarillado en los municipios del Pacífico nariñense, 2005

Municipio	Acueducto	Alcantarillado
Pasto, capital departamental	97,0	89,9
Pizarro	40,9	1,0
Tumaco	29,2	5,7
Barbacoas	28,6	17,5
Olaya Herrera	23,8	5,1
Magüí	19,2	15,9
Roberto Payan	8,2	7,4
El Charco	5,1	1,2
Mosquera	1,1	4,7
La Tola	0,5	3,3

Fuente: DANE, Censo General 2005.

En la costa Pacífica nariñense los únicos municipios que tienen planta de tratamiento de agua potable son Olaya Herrera, Santa Bárbara y Tumaco. Con excepción de Tumaco, ningún municipio tiene tratamiento de aguas residuales a través de lagunas de oxidación. Municipios como Roberto Payán, El Charco, Mosquera y La Tola tienen coberturas de acueducto inferior al 10% y lo mismo sucede en alcantarillado al menos en ocho municipios. Adicionalmente, los únicos municipios que cuentan con interconexión eléctrica nacional son Tumaco, Barbacoas, Roberto Payán y Magüí. Los demás municipios funcionan con plantas a diesel por períodos aproximados de seis horas diarias.

Otros problemas de la economía de Nariño y de la subregión pacífica están relacionados con la situación de orden público, por la presencia en su territorio de guerrillas y paramilitares, cultivos ilícitos, fumigación aérea (la cual incide negativamente en la agricultura legal como la de palma africana), derrumbes en la carretera Pasto-Tumaco y el mal estado de las vías secundarias en toda la región.

Esta problemática pone de relieve nuevamente el aislamiento de Nariño, ante la insuficiencia de vías de comunicación y el conflicto armado en diferentes zonas del departamento.

2.5 INFRAESTRUCTURA PRODUCTIVA Y DE SERVICIOS

Entre las ventajas comparativas y competitivas que tiene el municipio, a nivel de infraestructura física, y que sirve como plataforma económica para facilitar, atraer y desarrollar actividades productivas y de servicios, se encuentran las siguientes:

El puerto mercante a cargo de la Sociedad Portuaria Regional de Tumaco. Tiene un área total de 35.000 m², pueden atracar buques hasta de 10.000 toneladas. Cuenta con áreas de bodegas para almacenamiento, patio de contenedores de unos 10.000 m² y oficinas administrativas en las mismas instalaciones del puerto, la C.I. Acepalma posee tres (3) tanques de almacenamiento de aceite crudo de palma con capacidad de 3,2 y 1 toneladas, que le permite al sector palmicultor exportar por Tumaco este producto hacia el mercado europeo, principalmente a Francia, Holanda y Reino Unido.

El Puerto Pesquero o la Corporación para el Desarrollo de la Pesca de Nariño-Copesnar. Empresa que administra y presta los servicios al sector de la pesca artesanal, tiene una de las instalaciones con mayor capacidad de almacenamiento, producción de hielo (30 toneladas / día) y frío (mas de mil toneladas frío / día), túnel de congelación (72m²) y 1473 m² en áreas de bodega. Complementario al puerto se cuenta con instalaciones para las empresas conexas y para adelantar programa de formación y capacitación técnica para los Pescadores Artesanales a través de FUNDAPESCA (Fundación para el Desarrollo de la Pesca Artesanal de Avanzada).

El puerto petrolero. Bajo la dirección de ECOPETROL es una estación Terminal que almacena 750.000 barriles de crudo en cuatro (4) tanques, con producto proveniente de los campos petroleros del putumayo y de allí es transportado en buques – tanques hacia la ciudad de Cartagena para luego ser bombeada a Barrancabermeja para su refinamiento.

El puerto turístico. Se caracteriza por sus valiosos atractivos naturales representados por las playas la Isla del Morro, Isla de Bocagrande, Bosques de manglar y Ríos como el Mira, Caunapí, y Rosario entre otros, con cercanía a puntos turísticos de otros municipios como Punta Cascajal (Francisco Pizarro), parque sanquianga (con influencia de los municipios de El Charco, Mosquera y Olaya Herrera). Tiene una infraestructura Hotelera, de Restaurantes y Estaderos Turísticas acordes al Paisaje Tropical y con una tendencia Ecoturística.

El Aeropuerto “La Florida”. Facilita el transporte aéreo regional y nacional en una pista de 1.000 metros de longitud con dos (2) aerolíneas: Avianca y Satena, lo que permite 2 vuelos diarios hacia Cali y Bogotá.

La vía terrestre Tumaco – Pasto. Tiene una extensión de 304 Kilómetros totalmente pavimentados, además esta vía permite conexión con el Interior del País y conexión con la vecina República del Ecuador: Tumaco – El Espino – Ipiales – Tulcán. La carretera Binacional – Tumaco – Esmeraldas (Ecuador) está a punto de culminarse lo cual facilitará el intercambio comercial y el Desarrollo – Socioeconómico Fronterizo.

El Servicio de Telefonía Fija. Se presta por intermedio de Telecom. Con 12.000 líneas telefónicas, además cuenta con telefonía celular.

El Servicio de Energía. Que utiliza el Municipio proviene del Sistema Nacional de Interconexión Eléctrica y con plantas de ACPM, el cual ha servido para energizar importantes poblados rurales con buen potencial agroindustrial¹⁴.

¹⁴ COMITÉ GESTOR DE LAS MIPYMES. Plan indicativo para el desarrollo de San Andrés de Tumaco, 3 de octubre 2003. San Andrés de Tumaco : El autor, 2003. p. 35.

3. CARACTERÍSTICAS SOCIO- ECONOMICAS DE LAS PERSONAS DEDICADAS AL SERVICIO DE CARGUE Y DESCARGUE DE MERCANCÍAS EN EL PUERTO DE TUMACO

3.1. GENERALIDADES

Figura 3. Movilización de mercancías

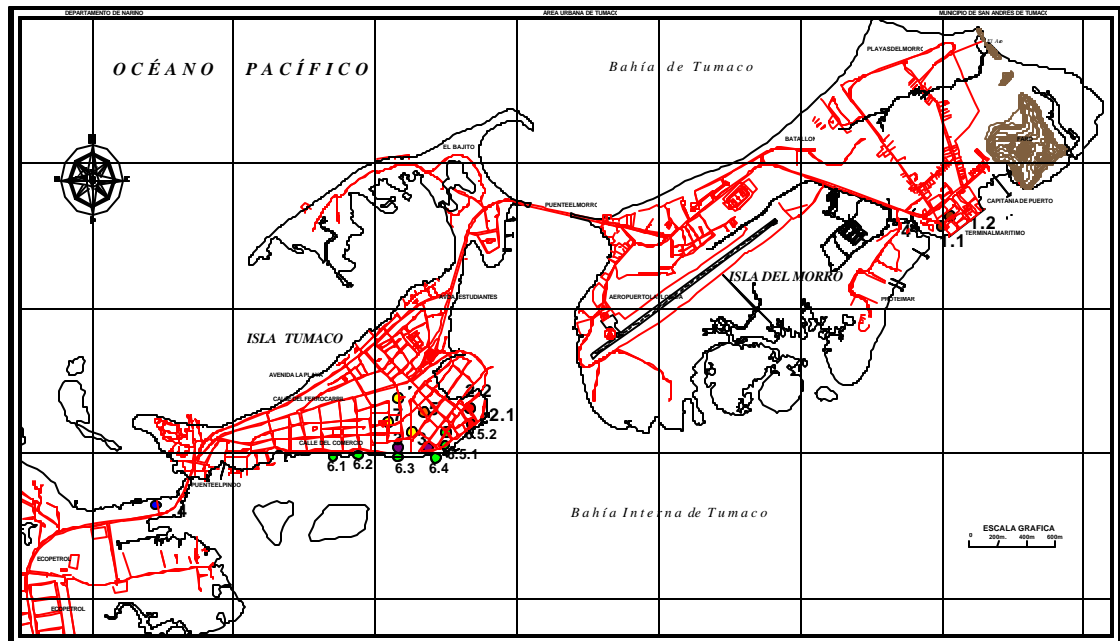


El servicio de cargue y descargue de mercancías actualmente en Tumaco no cuenta con ningún tipo de reglamentación, quienes prestan el servicio lo realizan de forma libre, desorganizada, rudimentaria, sin horarios establecidos, ni elementos de protección como; guantes, cinturones ergonómicos, botas industriales, overoles y tapabocas entre otros. No existen entidades o instituciones que realicen de manera organizada la prestación de este servicio.

Los criterios en relación a la fijación de precios por el servicio, se realizan directamente entre los transportadores y cargueros; pagando en algunos casos tarifas irrisorias, que no colman las expectativas económicas de las personas dedicadas a esta actividad.

Los sectores donde se realiza la prestación del servicio de cargue y descargue de mercancías se localizan dentro del área urbana del municipio de Tumaco distribuidos de la siguiente manera:

Figura 4. Lugares movilización de mercancías en Zona Urbana de Tumaco



- 1. SOCIEDAD PORTUARIA (1.1 Cargue de Productos – 1.2 Descargue de Buques)
- 2. BAVARIA (2.1 Muelle turístico (madera) – 2.2 Depósito de Cervezas)
- 3. PESQUERAS, PROCESADORAS Y COMERCIALIZADORAS
- 4. ESTACION DE SERVICIOS TERPEL (El Pindo)
- 5. CALLES MOSQUERA Y MERCEDES ESQUINA
- 6. MUELLES (6.1 Bucanero, 6.2 Polo, 6.3 Plaza de Mercado, 6.4 Residencias, 6.5 Taguera (6.5.1 Coco, 6.5.2 Cacao))
- 7. VARIOS

1. Sociedad Portuaria.- Es un lugar exclusivo para la prestación del servicio de cargue, descargue y almacenamiento de mercancías. Se presentan dos grupos de cargueros, uno para descargar los buques y otro grupo para cargue de producto de los vehículos dentro del muelle portuario.

Figura 5. Sociedad Portuaria de Tumaco



2. Bavaria.- En este sector prestan sus servicios dos grupos, el primero dedicado al cargue y descargue de maderas, provenientes de los ríos y veredas, un segundo grupo al cargue y descargue de cervezas y bebidas gaseosas entre otros. EL primero se ubica exclusivamente en el muelle turístico, y el segundo en el Depósito de la Cervecería Bavaria.

Figura 6. Sector de Bavaria



3. Pesqueras, procesadoras y comercializadoras.- Estas se encuentran ubicadas en diferentes puntos, sobre la calle del comercio cerca al mar, existe un grupo de cargueros que realiza la movilización de productos hidrobiológicos refrigerados como; pescados y mariscos entre otros, cabe destacar que las tarifas pagadas por este servicio es superior comparadas con las diferentes mercancías que no tienen esta propiedad. (APROPESCO) es la entidad que aglutina las pesqueras en el municipio de Tumaco, distribuye la carga, lleva registros de sus asociados y control de los vehículos automotores de carga refrigerada.

Figura 7. Pesqueras



4. Estación de Servicio Terpel (El Pindo).- Ubicada al norte de Tumaco en la entrada de la ciudad, en el sector del Puente El Pindo), aquí concurren algunos cargueros, que prestan el servicio a los transportadores que vienen del interior del país para luego hacer el recorrido con sus respectivas entregas hacia los diferentes establecimientos comerciales o empresas.

Figura 8. Estación TERPEL EL Pindo



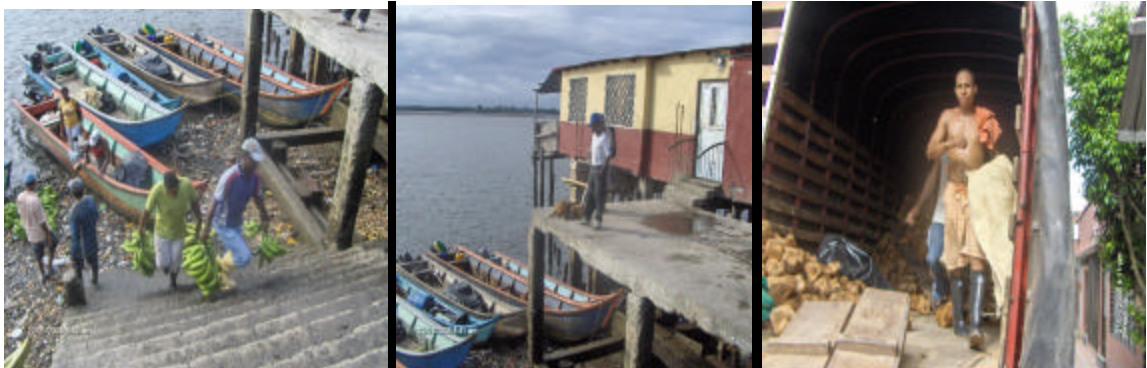
5. Calles Mosquera y Mercedes esquina.- En este lugar se ubica otro grupo de cargueros con algunas características similar al grupo anterior, descargan mercancías varias denominadas regueros es decir; cuando el transportador tiene varias remisiones de mercancías para diferentes establecimientos comerciales.

Figura 9. Calles Mercedes y Mosquera Esquina



6. Muelles.- Ubicados en sitios estratégicos a lo largo de la calle del comercio, los cuales se conocen con los nombres de; Bucanero, Polo, Plaza de Mercado, Residencias, y Tagüera. Este último a su vez comprende dos sectores, el depósito de coco, y el depósito de cacao de la compañía luker. A estos muelles arriban las embarcaciones menores, provenientes de las zonas rurales marítimas y fluviales de la costa pacífica nariñense. Los cargueros que laboran en estos muelles tienen características comunes, se dedican al descargue de productos agrícolas como por ejemplo; plátano, coco, cacao, entre otros, de igual manera cargan mercancías, materiales para construcción y bienes que el campesino compra con destino al consumo doméstico o para comercialización en sus respectivas veredas.

Figura 10. Muelles



7. Varios.- Este sector aglutina los alrededores de la Plaza de Mercado, El Depósito de Cementos, Depósitos de Gaseosas, entre otros. Aquí, los cargueros que laboran en este sector, descargan productos agrícolas del interior del municipio como por ejemplo; verduras, hortalizas y frutas entre otros. También por ser en Tumaco único distribuidor de cementos del valle, posee una cuadrilla de cargueros exclusivos, los cuales descargan la motonave que llega con cemento y distribuyen a los diferentes locales comerciales y ferreterías. Los depósitos de gaseosas tienen bodegas con amplia capacidad de almacenamiento, tienen cargueros seleccionados los cuales realizan sus labores cargando o descargando los vehículos procedentes del interior del país con bebidas gaseosas, agua y jugos entre otros.

Figura 11. Varios



3.2 CARACTERISTICAS DEL SERVICIO DE CARGUE Y DESCARGUE DE MERCANCIAS EN EL PUERTO DE TUMACO

3.2.1 Métodos y procedimientos para manipulación de mercancías. En relación a los métodos, utilizados por los cargueros es importante puntualizar; que la manipulación de mercancías la realizan de manera rudimentaria, por su amplia trayectoria en la actividad, empíricamente se han especializado en el estibamiento y almacenamiento de mercancías de acuerdo a su clasificación:

Mercancías embaladas en bultos por ejemplo, fertilizantes, cementos, arroz y azúcar entre otros, utilizan un método que le denominan cruzado el cual consiste en ubicar unos bultos en sentido vertical y otros en sentido horizontal, por planchas o capas que contengan la misma cantidad de bultos, con el propósito que la ruma alcance una altura considerable, igual se deben dejar espacios para circulación de aire y tráfico de personas.

Para el caso de mercancías varias; medicamentos, papelería, víveres y abarrotes entre otros, debido a la fragilidad del material de embalaje, generalmente cartón apilan máximo diez cajas.

Materiales para construcción, hierros y tubería plásticas, por las naturaleza de estas mercancías la ubican en estantes y bien diferenciadas acuerdo a los diámetros.

La madera tradicionalmente es procesada en trozas, bloques cuadrados, listones, tablas y varengas, los cargueros la manipulan utilizando sus cuerpos (hombros y espalda) la estiban en sentido horizontal por mejor manejo y para alcanzar la altura requerida.

Productos hidrobiológicos; pescados, mariscos y moluscos, por su naturaleza como producto alimenticio perecedero, generalmente es embalado en material de empaque, bolsas plásticas, cajas plegadizas, cajas parafinadas, costales de

polipropileno y canastas plásticas entre otros, los cargueros que manipulan estos productos, deben utilizar indumentaria especial suministrada por las pesqueras; guantes de lana, chaquetas especiales para frío, botas de caucho, cofias o gorros y elementos para bajas temperaturas, lo anterior debido que deben ingresar a cuartos fríos para trasladar la mercancía hasta los vehículos termorefrigerados, el método consiste en ubicar el producto considerado mas perecedero hacia delante del furgón donde está el difusor del equipo refrigerado, el cual permite mejor conservación de las mercancías.

Los productos agrícolas que manipulan los cargueros en los muelles, no tienen método especial para su respectiva estibación, debido que son llevados directamente desde las embarcaciones menores hasta los vehículos o carretillas hacia su destino final.

Las cervezas y bebidas gaseosas; por su naturaleza se estiban en forma vertical, alcanzando una altura máxima de tres metros, estas se almacena en forma de cubo con un promedio de quince cajas por cuatro columnas, se debe dejar espacios entre las rumas, para mejor manipulación y recirculación del aire.

Los procedimientos que se debe tener en cuenta para que transportadores y cargueros entreguen las mercancías a entera satisfacción en su destino final, son los siguientes:

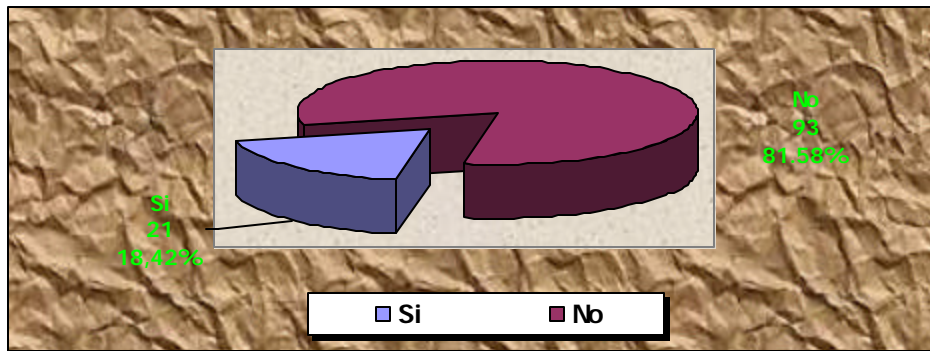
- ? Los cargueros deben conocer el sector comercial y las direcciones de los establecimientos comerciales.
- ? Debe existir un grado de confianza entre el transportador y el carguero.
- ? La mercancías deben estar protegidas, embaladas o enhuacaladas.
- ? Contenido y rótulos con la información del remitente y destinatario final.
- ? Guías o planillas de la empresa transportadora.
- ? Remisiones de mercancías con las cuales los cargueros realizan los respectivos recorridos para las entregas.
- ? Facturación a sobre cerrado para el propietario de la mercancía.
- ? Deben entregar las mercancías a entera satisfacción de los comerciantes.
- ? El comerciante debe revisar las mercancías en presencia del transportador y el carguero, al momento de la recepción.

? El destinatario final o comerciante debe firmar la planilla con número de cédula y número de teléfono.

? En la eventualidad de existir faltantes, el comerciante debe informar al transportador y empresa transportadora, lo cual debe registrarse en la planilla y remisión.

3.2.2 Conocimientos para la Manipulación de Mercancías. El 18,42% de los encuestados manifestaron tener conocimiento para la manipulación de mercancías. Se debe destacar que este conocimiento lo han adquirido con la experiencia que llevan a través del tiempo en el oficio, pero de forma empírica y rutinaria más no de un conocimiento técnico científico orientado por personal profesional.

Figura 12. Conocimientos para manipulación de mercancías

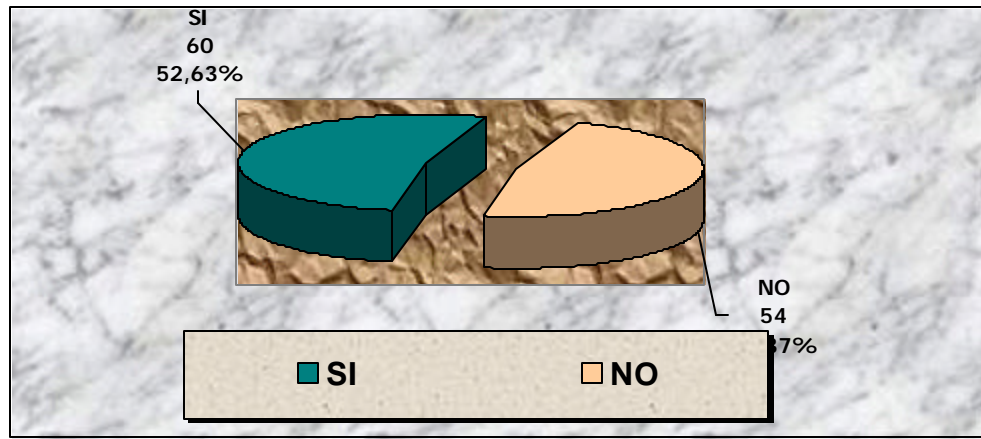


El 81,58% restante, respondieron que no tienen orientación en relación a la manipulación de las mercancías, todo lo realizan de manera rutinaria y por costumbres, no existe motivación alguna para buscar alternativas diferente a lo tradicional para la prestación de un mejor servicio.

3.2.3 Conocimientos en movilización de mercancías. El 52,63% de los encuestados respondieron positivamente en cuanto a conocimientos sobre movilización de mercancías, argumentando que conocen el oficio que realizan y poseen la información necesaria para la prestación del servicio.

El 47,37% restantes, manifiestan no poseer conocimientos para el manejo de mercancías, su labor la realizan de manera tradicional y con base en la experiencia adquirida a través del tiempo, revelan no haber recibido ningún tipo de capacitación por parte de alguna institución en relación a la movilización de mercancías.

Figura 13. Conocimientos para movilización de mercancías



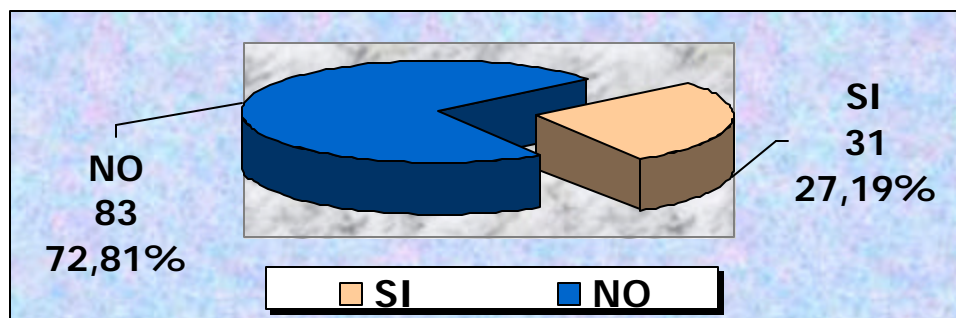
En cualquier actividad por simple y sencilla que sea se requiere de algún conocimiento para el buen manejo y la prestación del servicio. En la actividad de cargue y descargue de mercancías en Tumaco se corre mucho riesgo de sufrir lesiones, es por ello importante asumir posiciones correctas un tanto ergonómicas al momento de manipular las mercancías para no sufrir accidentes.

En este oficio se exponen continuamente los miembros inferiores y la columna vertebral, otro factor importante es saber la forma como ubicar las mercancías de acuerdo a su naturaleza, para ello se debe contar con el concurso de instituciones como el Sena, Universidades existentes en la región al igual que el acompañamiento fundamental de la administración municipal y comerciantes con el animo de capacitar a estos cargueros en el oficio de la movilización de mercancías y sus riesgos que conlleva esta labor.

3.2.4 Utilización de Elementos de Protección. El 27,19% de los cargueros encuestados respondieron que utilizan elementos de protección para la prestación de este servicio. En la labor que estas personas realizan es importante utilizar elementos que protejan la integridad física de quienes se dedican a esta actividad, porque están expuestos continuamente a sufrir algunas lesiones. Los elementos que comúnmente utilizan son botas pantaneras, mascarillas, guantes, para la protección de los hombros utilizan almohadillas. Estos elementos son adquiridos por los cargueros.

Por otra parte, el 72,81% respondieron que no utilizan ningún tipo de protección, hecho bastante preocupante debido que en esta actividad se corre el riesgo de sufrir accidentes que ponen en peligro la integridad física y la vida de quienes se dedican al oficio de cargue y descargue de mercancías en Tumaco. En algunos casos prestan el servicio descalzos y sin camisas.

Figura 14. Uso de Elementos Para Protección



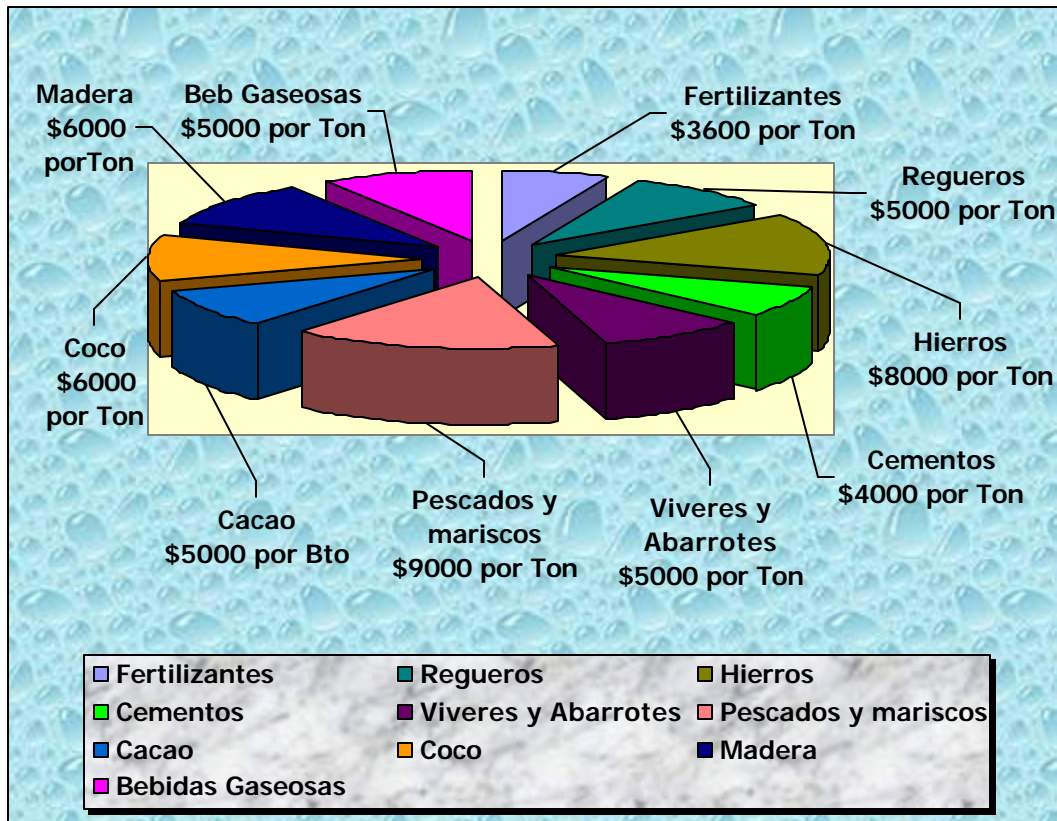
3.2.5 Mercancías Movilizadas y Precios en Tumaco. La información actualizada sobre precios por movilización según tipo de mercancías, recolectada en las encuestas se detalla a continuación:

Cuadro 3. Mercancías Movilizadas y Precios en Tumaco

PRODUCTOS	PRECIOS	UNIDAD
FERTILIZANTES	\$3.600	TONELADA
REGUEROS MERCANCIAS VARIAS; CAJAS(MEDICAMENTOS), VOLUMENES (ICOPORES Y PLASTICOS)	\$5.000	TONELADA
MATERIALES PARA CONSTRUCCIÓN		
HIERROS	\$8000	TONELADA
CEMENTOS	\$4000	TONELADA
VIVERES Y ABARROTES	\$5000	TONELADA
PRODUCTOS HIDROBIOLÓGICOS		
PESCADOS Y MARISCOS	\$9.000	TONELADA
PRODUCTOS AGRICOLAS Y PANGOGER		
CACAO	\$5.000	BULTO X 70 Kg.
COCO	\$6000	TONELADA
MADERAS	\$120.000	Camión de 20 Tonel.
BEBIDAS GASEOSAS, CERVEZAS, JUGOS	\$5.000	TONELADA

Como se aprecia, el menor costo para la movilización de mercancías se presenta en los fertilizantes, donde se cobra \$ 3.600 por tonelada, y el mayor es la movilización de pescados y mariscos, donde se cobra \$ 9.000 por tonelada. Le siguen en importancia el transporte de cementos y Hierro respectivamente.

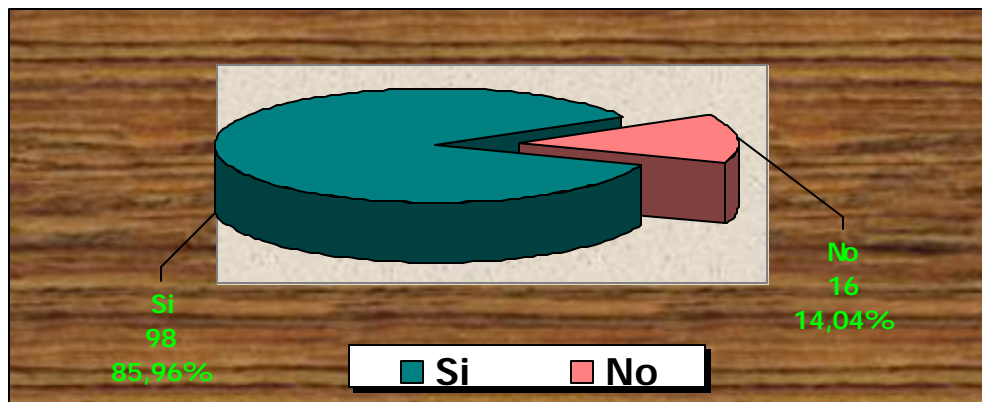
Figura 15. Mercancías y Precios por movilización en Tumaco



3.2.6 Interés en organizar la actividad. El 85,96% de los encuestados respondieron que sí están de acuerdo en conformar una organización de cargueros para que a través de esta, logren alcanzar bienestar y beneficios para sus agrupados y familias. Estar organizados permite tener una identidad como grupo de trabajo, prestar un mejor servicio con eficiencia y eficacia al igual que alcanzar un nivel de vida más aceptable, al estar organizados le permite al transportador tener mayor grado de confianza al momento de contratar el servicio. En algunas ocasiones las mercancías son sustraídas y las pérdidas debe cubrir las el transportador o la empresa que presta el servicio. Estando organizados son un atractivo político para recibir propuestas o para participar en aspiraciones a cargos de corporaciones publicas.

El 14,04% restantes respondieron que no están de acuerdo en participar en la conformación de una organización de cargueros. En toda organización existe egoísmo personal y resistencia al cambio, particularmente en este grupo humano existen; costumbres, hábitos, valores y antivalores que hacen mucha resistencia a las transformaciones organizacionales, en estos casos no están dispuestos a asumir retos y prefieren continuar operando de forma tradicional.

Figura 16. Preferencias para Organizarse

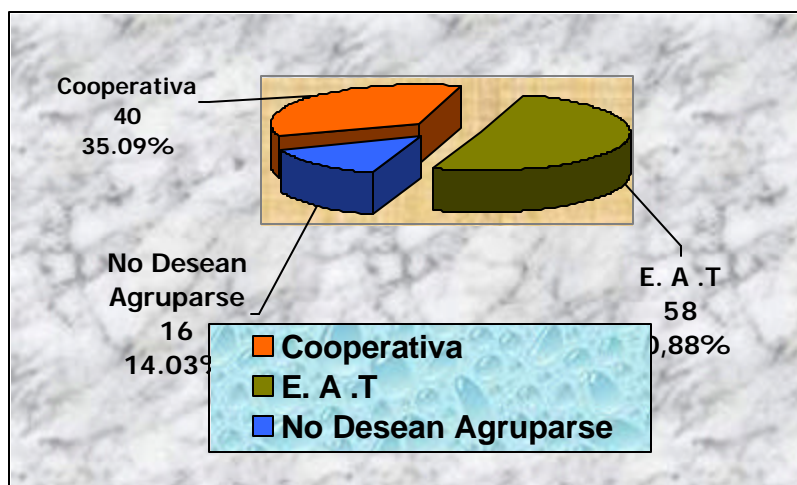


De la misma manera, respecto a la forma o modalidad de organización, el 50,88% respondieron; que les gustaría agruparse bajo la modalidad de (E.A.T) empresas asociativas de trabajo con el ánimo de obtener mejores beneficios y bienestar para sus respectivas familias, buscando con esta organización tener una identidad que les permita prestar un mejor servicio y les dé un mayor grado de confianza entre transportadores y comerciantes.

El 35,09% respondieron que les gustaría agruparse bajo la modalidad de cooperativas, para reivindicar su protagonismo laboral en nuestra sociedad moderna y con ello mejorar su calidad de vida.

El porcentaje restante 14,03%, manifestaron no desear agruparse bajo ninguna modalidad, su preferencia es seguir laborando de manera tradicional.

Figura 17. Modalidad de Organización

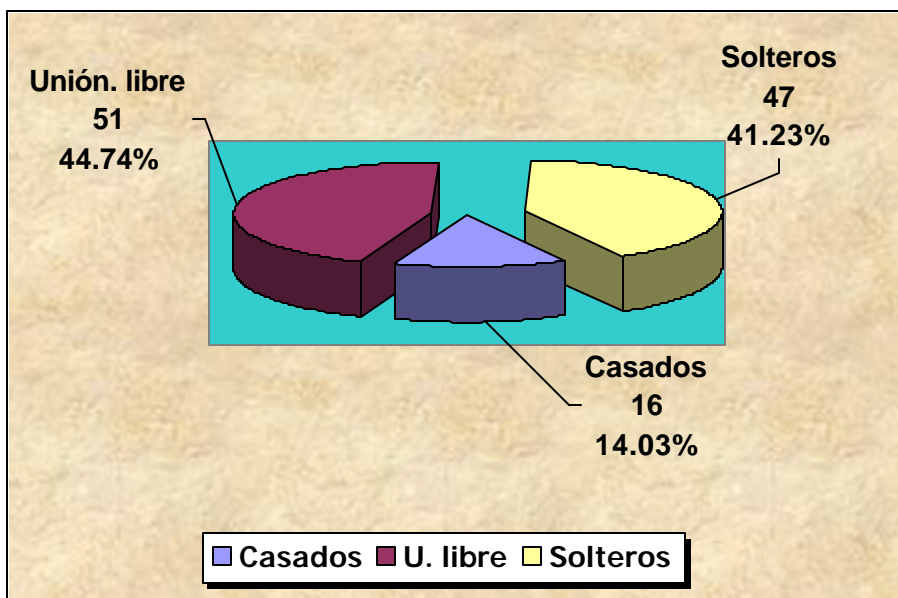


3.3 ASPECTOS SOCIALES DE LOS CARGUEROS EN EL PUERTO DE TUMACO

3.3.1 Edad Promedio de los cargueros. Como se observa, el promedio de edad para la población objetivo es de 35 años, es una población relativamente joven y económicamente activa, se pudo establecer que la edad máxima para laborar en el servicio de cargue y descargue de mercancías no debe superar los 55 años de edad, debido que la naturaleza del oficio exige mucho desgaste físico y se requiere de una población relativamente joven para la prestación de este servicio. Las personas que laboran en esta actividad en su totalidad son de sexo masculino no existe participación de género femenino en este oficio.

3.3.2 Estado Civil de los cargueros. En relación al estado civil de los cargueros en Tumaco, las encuestas aplicadas a la población objeto de estudio proporcionó los siguientes resultados:

Figura 18. Distribución Estado Civil de los Cargueros

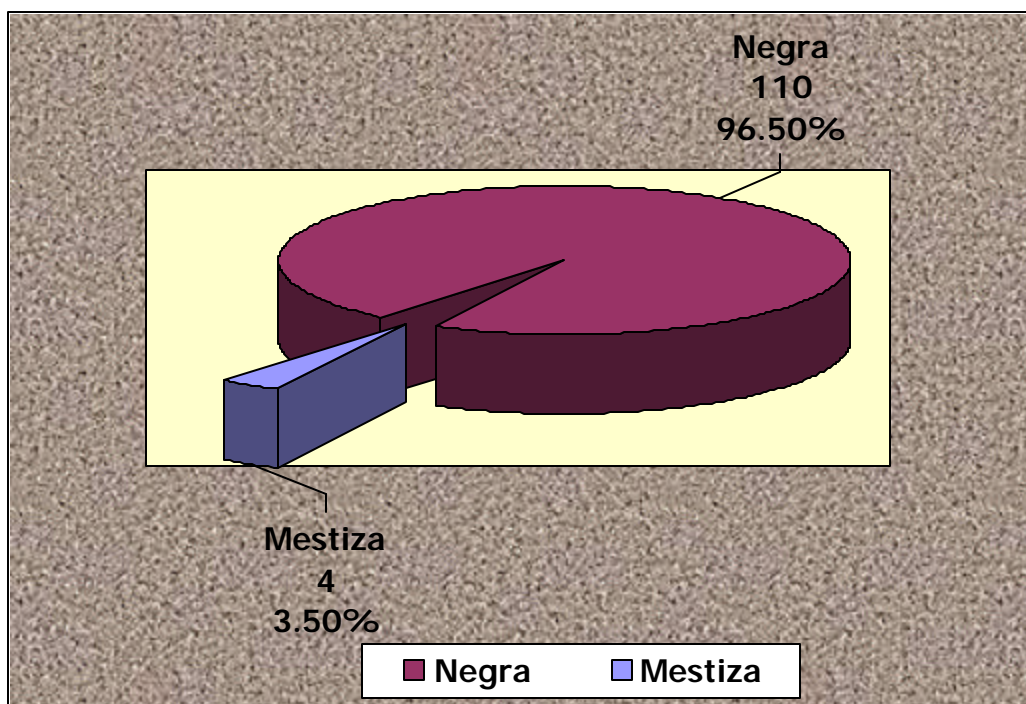


El 41,23% de los cargueros están en estado de soltería, el 44,74% conviven en unión libre y tan solo el 14,03% de los cargueros están debidamente casados.

Se observa que la tendencia a convivir en unión libre es representativa, prefieren esta opción a estar casados, debido a; la inestabilidad laboral, al bajo flujo de ingresos variables, a la falta de oportunidades y muy seguramente a la falta de formación académica, lo cual genera incertidumbre en la toma de decisiones frente a su vida afectiva. Cabe resaltar que la idiosincrasia regional del hombre de la costa en su mayoría está ligada a convivir en unión libre.

3.3.3 Distribución de Etnias en la actividad. Lo relacionado con la etnia, igualmente el estudio arrojó que el 96,50% de las personas que se dedican en Tumaco al cargue y descargue de mercancías son de etnia negra y un 3,50% de las personas son de etnia mestiza. Las cifras relacionadas y absolutas fundamentalmente corroboraron una gran participación de la etnia negra en la actividad del cargue y descargue de mercancías en el puerto de Tumaco, cabe destacar que la región del pacífico sur es territorio de afrodescendientes con oportunidades laborales limitadas, razón por la cual encuentran en esta actividad una alternativa a su situación económica y social.

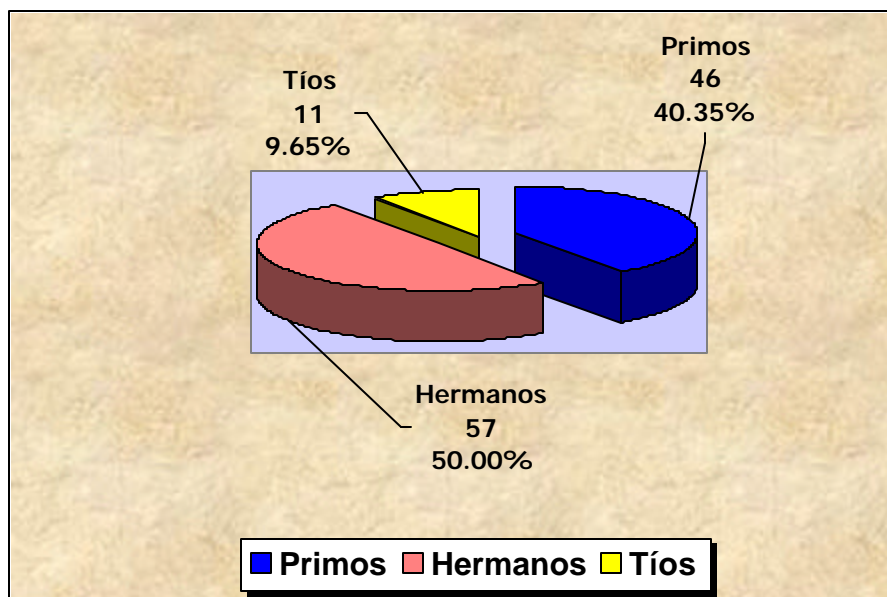
Figura 19. Distribución de Etnias en la Actividad



3.3.4 Tiempo en la Actividad. Se pudo establecer en general que los cargueros en Tumaco, llevan realizando esta actividad en un promedio de 9,5 años.

3.3.5 Composición Familiar del Grupo de Cargueros. El resultado de las encuestas permitieron establecer que existen familiares dedicados a la prestación de este servicio en diferentes lugares, es así como el 50% respondieron que sus hermanos trabajan en estas labores, el indicador porcentual 40,35% respondieron que sus primos laboran en esta actividad y un 9,65% tienen inmersos en este trabajo a sus tíos.

Figura 20. Familiares Dedicados a Esta Actividad

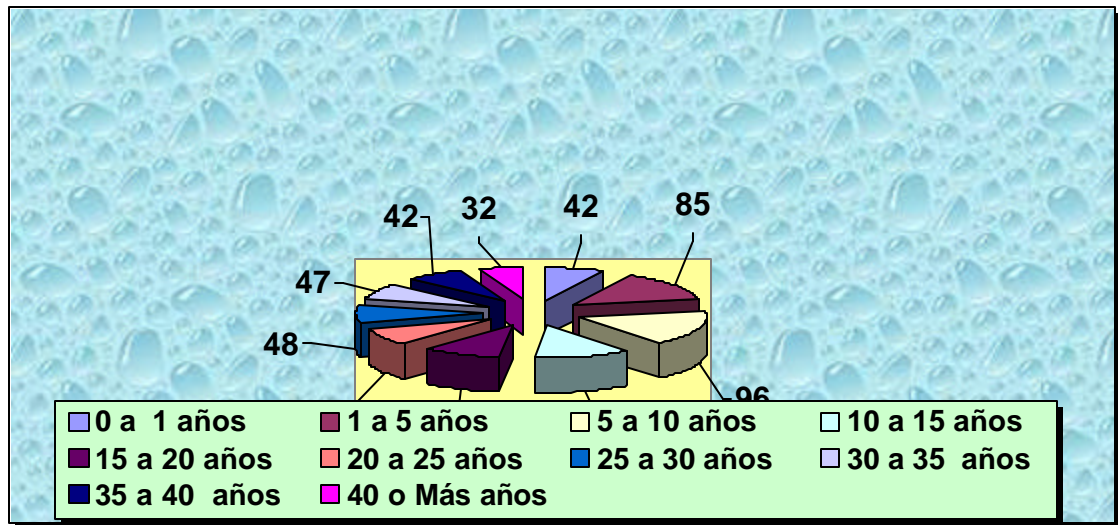


En general la población encuestada presenta una alta tendencia a involucrar algún miembro de la familia en sus labores cotidianas siempre que pertenezca a población económicamente activa, muy seguramente para fortalecer los ingresos familiares.

Por otro lado, el estudio realizado demostró que los hogares conformados por los cargueros son numerosos, debido a la irresponsabilidad y falta de orientación en métodos efectivos de planificación familiar, adicional a estos aspectos es importante puntualizar que culturalmente por tradición e idiosincrasia, los hogares de la costa pacífica son representativos en número de integrantes cada núcleo familiar esta conformado por (4,6) personas promedio, es decir 5 personas para mejor manejo en este estudio. Existen factores que influyen de manera directa en el crecimiento de la población como: El nivel educativo, hábitos, cultura, creencia y costumbres.

El hombre de la costa por naturaleza es machista, existe la creencia que cada hijo al nacer trae su alimento, por tradición tienen la ideología que la familia debe ser numerosa con el objeto que cuando estos crezcan contribuyan aportando su fuerza laboral y a su vez ayuden con los ingresos familiares. Se ha observado que en los últimos años las familias de la costa son menos numerosas en relación con años anteriores, cuando las familias los promedios eran entre 7 y 8 o mas hijos por hogar.

Figura 21. Conformación Núcleos Familiares por edades



3.3.6 Motivos para estar en la actividad. El 20,18% de los encuestados, respondieron que escogieron esta actividad porque les gusta, a pesar de ser hostil y difícil, en estos grupos humanos existen por un lado antivalores, pero aún se conservan algunos valores, lo cual hace que el individuo se sienta a gusto con la actividad realizada, en la gran mayoría existe mucha camaradería, son adictos a los juegos de azar, consumo de licor y en algunos casos sustancias psicoactivas. Sumado a lo anterior no tienen un nivel educativo aceptable que permita a estos individuos adquirir una actitud y pensamiento nuevo. Por lo general, el pensamiento y comportamiento casi es universal y de línea recta. Otro factor que argumentan es la forma liberal como realizan su oficio; no tienen un patrono ni cumplen horarios de trabajo.

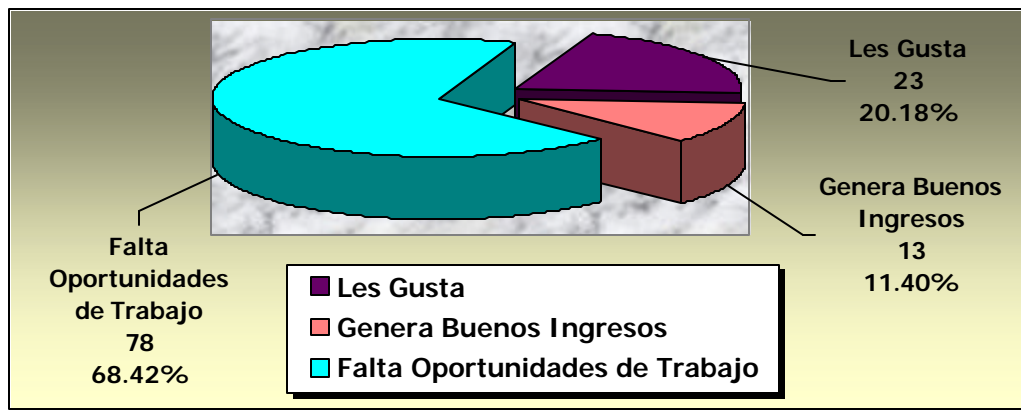
El 10,40% respondieron que escogieron esta actividad porque genera buenos ingresos, en estas personas existe la costumbre del ingreso diario, esto hace que los individuos colmen sus expectativas de corto plazo y no exista una visión, ni misión diferente al ingreso mínimo promedio que perciben por la prestación de su servicio, se sienten conformes con los recursos que reciben para satisfacer sus necesidades primarias del núcleo familiar, para ellos no es tan importante cambiar de actividad ni mejorar su calidad de vida. Por lo general no trabajan tiempo completo, laboran media jornada o un número no determinado de horas.

El 68,42% finalmente, respondieron que escogieron esta actividad por falta de oportunidades de trabajo en otro tipo de ocupación. Por lo general quienes se desempeñan en este oficio, no han tenido la oportunidad de formarse intelectualmente en ninguna profesión que les permita llevar una vida mas fácil y diferente, en su gran mayoría son familias de origen campesino que emigraron de las diferentes regiones en busca de oportunidades en materia laboral, pero frente

a la necesidad humana se obligaron a ocuparse en la actividad del cargue y descargue de mercancías con la finalidad de generar ingresos para su núcleo familiar.

Respecto a la continuidad en la actividad, el 86% respondieron que si les gustaría cambiar de actividad y el porcentaje restante; 14% respondieron que no les gustaría cambiar de actividad.

Figura 22. Motivos para estar en la actividad

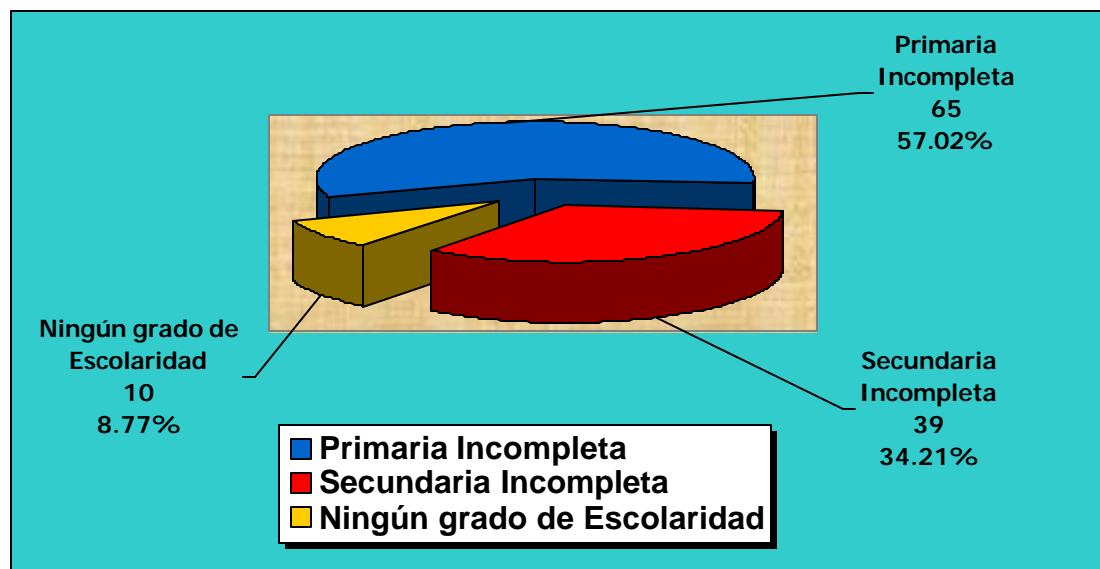


Como se observa, las expectativas de los cargueros en Tumaco frente al cambio de actividad es relativamente alta, debido a factores exógenos considerados en el mercado laboral, añoran tener ingresos fijos, seguridad social en salud, pensión y riesgos profesionales al igual que realizar actividades que resulten mas llevaderas y dignas donde se beneficien sus núcleos familiares, lo cual redundaría en el mejoramiento de su calidad de vida.

En relación al porcentaje restante la expectativa es relativamente baja debido a factores endógenos, este grupo minoritario considera que los ingresos percibidos son buenos ya que los consiguen de manera rápida en cortos períodos de tiempo, no cumplen horarios y no tienes jefes, razones por la cuales no les gustaría cambiar de actividad.

3.3.7 Características Académicas de los cargueros. El 57,02% de los cargueros respondieron que no terminaron la primaria, esto demuestra que el nivel académico intelectual de las personas que se dedican a esta actividad es precario, donde no se requiere mayor formación académica para la prestación de este servicio, igualmente se pudo apreciar que para estas personas el estudio no tiene mayor relevancia.

Figura 23. Distribución Escolaridad de Cargueros



El 34,21% tuvieron la oportunidad de realizar sus estudios secundarios incompletos, esto es más aceptable que el grupo anterior, en algunos casos no terminaron la secundaria por diversas razones entre ellas; falta de motivación y voluntad, escasez de recursos económicos por parte de los padres al igual que algunos rendimientos académicos regulares, lo cual generó deserciones en temporadas de estudio.

El 8,77% no tuvieron oportunidad de tener algún grado de escolaridad, este hecho es más grave que los anteriores, en el actual momento histórico donde la globalización de la educación ha alcanzado mayores coberturas.

Se estableció que este grupo minoritario corresponde a algunos cargueros ya mayores procedentes de la zona rural que se establecieron en Tumaco.

3.4 ASPECTOS ECONOMICOS DE LOS CARGUEROS EN EL PUERTO DE TUMACO.

3.4.1 Oferta laboral del servicio. En el Puerto de Tumaco, existe un potencial de 356 personas dedicadas al servicio del cargue y descargue de mercancías de acuerdo al estudio realizado. Esta población disponible considerada como económicamente activa no labora todos los días, se detectó que la tendencia de esta, tiende a incrementar debido a los desplazamientos forzados desde la zona rural a la zona urbana por tales razones, la curva de oferta se ve afectada. Se puede concluir, que existe una oferta insatisfecha de mano de obra, la actividad se realiza de manera irregular, existe una serie de externalidades las cuales impiden que la labor se cumpla al cien por ciento, entre ellas se pueden describir:

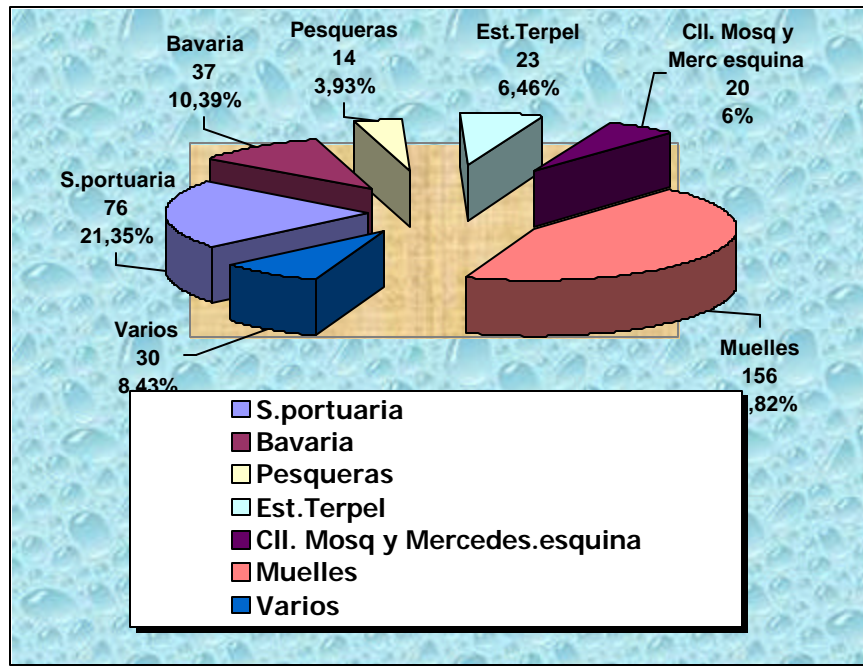
Los derrumbes o taponamientos de la carretera, la presencia de agentes generadores de violencia entre otros, impiden el normal funcionamiento del transporte automotor terrestre, lo cual afecta considerablemente los cargueros. En relación al transporte marítimo y fluvial se presentan algunas limitantes atribuibles como por ejemplo a factores climáticos, la erradicación de cultivos ilícitos lo cual afecta de manera directa la producción agrícola y por ende la oferta laboral del servicio de cargue y descargue de mercancías. Igual fenómeno ocurre con la pesca artesanal e industrial y con la comercialización de madera entre otras actividades relacionadas en la región.

Para esta investigación la población objeto de estudio corresponde; a las personas inmersas en la actividad del cargue y descargue de mercancías en el municipio de Tumaco, conocidos comúnmente como cotereros; para no utilizar este término despectivo se reemplazará por cargueros. A través de este trabajo se analizará su caracterización, aspectos sociales y económicos en función de la labor que realizan. Dicha población se encuentra distribuida a lo largo de los puntos de movilización de mercancías anteriormente descritos, de la siguiente manera:

Cuadro 4. Ubicación de cargueros en Tumaco

UBICACIONES		PERSONAS	PORCENTAJES
SOCIEDAD PORTUARIA	CARGUE DE PRODUCTO	13	3,65
	DESCARGUE DE BUQUES	63	17,7
BAVARIA	MUELLE TURISTICO – MADERA	30	8,42
	DEPOSITO CERVEZAS	7	1,96
PESQUERAS		14	3,93
ESTACIONES TERPEL EL PINDO		23	6,46
CALLES MOSQUERA Y MERCEDES ESQ.		20	5,62
MUELLES	BUCANERO		4,21
	POLO		4,21
	PLAZA DE MERCADO		1,7
	RESIDENCIAS		2,53
	TAGUERA	COCO	22,75
		CACAO	8,42
VARIOS		30	8,44
TOTALES		356	100

Figura 24. Cantidad de Personas por Ubicación



1. Sociedad portuaria: en este lugar se concentran una cantidad de 76 personas divididas en dos frentes de trabajo, el primer grupo cuenta con 63 personas destinadas al cargue y descargue de buques nacionales y extranjeros, el segundo grupo cuenta con 13 personas dedicadas al cargue de vehículos automotores que ingresan a la sociedad portuaria, para transportar productos y/o mercancías destinadas al comercio local y para el interior del país. La tasa de participación de este sector es del (21,35) por ciento. La población participante en este sector está distribuida así: 72 personas de etnia negra, 4 personas de etnia mestiza todos de sexo masculino.

2. Depósito de Bavaria y mirador turístico: en este sector se encuentran operando dos grupos, uno dedicados al cargue y descargue de bebidas gaseosas y cervezas, el trabajo de campo proporcionó los siguientes resultados: 7 personas laborando con una participación del (1,96) por ciento de la población total y un numero de cuatro encuestas realizadas, El segundo grupo se dedican al cargue y descargue de maderas en el mirador turístico y sus alrededores, cuentan con una cantidad de 30 personas, una participación del (8,42) por ciento de la población total y un numero de diez encuestas aplicadas , todos de sexo masculino y etnia negra.

3. Pesqueras, Procesadoras y Comercializadoras: la investigación proporcionó resultados así: este sector cuenta con un número de 14 personas tiene una tasa de participación del (3,93) por ciento del total de la población localizada, se aplicaron cuatro encuestas.

4. Estaciones de servicio Terpel y el Pindo: el estudio realizado comprueba que en este sector operan 23 cargueros, con una tasa de participación del (6,46) por ciento sobre la población total, siete encuestas aplicadas, todos de etnia negra y sexo masculino.

5. Calles Mosquera y Mercedes esquina: el estudio originó la siguiente información, en este sector laboran 20 cargueros, con una tasa de participación del (6,0) por ciento de la población total, hubo una aplicabilidad de siete encuestas.

6. Los muelles: en estos lugares existen 45 personas al servicio de esta actividad, con una tasa de participación del (12,65) por ciento en relación a la población total del estudio realizado. Todos estos lugares tienen características comunes, los productos que se movilizan por estos muelles son generalmente productos agrícolas y algunas mercancías de usos domésticos.

Es importante precisar que en el muelle conocido como la Tagüera, el estudio generó un resultado de la siguiente manera: Una población universo de 111 personas, muestra aplicada 36 personas, tasa de participación (31,17) por ciento, este muelle posee unas características especiales debido que está destinado específicamente al movimiento de coco, cacao y plátano entre otros, por las ubicaciones aledañas de las empresas comercializadoras y depósitos de estos productos. En general el sector de los muelles concentra el mayor numero de personas dedicadas al servicio de cargue y descargue de mercancías, por su dinámica comercial, frente a los otros sectores.

7. Varios: por mejor manejo, en este sector se reagrupó algunos de menor relevancia compuestos por; un grupo dedicado al cargue y descargue de verduras, hortalizas y frutas, un segundo grupo ubicado en el deposito de cementos único distribuidor de cementos del valle, un tercer grupo depósitos de coca cola y postobón, en general el sector denominado varios tiene 30 trabajadores, con un porcentaje de participación del (8,43) por ciento del total de la población, un total de diez encuestas aplicadas.

3.4.2 Ingresos Percibidos por los cargueros. Se pudo observar que algunos cargueros que aparentemente tienen las mismas calificaciones laborales y que realizan el mismo trabajo, frecuentemente aparecen devengando ingresos monetarios diferentes. Para resumir en términos generales existen diferencias de ingresos monetarios entre cargueros.

Al examinar las razones por las cuales existe diferencias de ingresos debe tenerse en cuenta que el ingreso fluye o retorna hacia los dueños de las mercancías. El precio al cual se cotiza un servicio se determina mediante la interacción de la demanda y la oferta existentes de dicho servicio, de esta forma el dueño de la mano de obra se le paga cierto ingreso debido a que él posee inteligencia, atractivo, habilidad para razonar, sutileza y perspicacia para los negocios, poder muscular y todos los restantes factores que constituyen un recurso laboral. De esta misma manera por ejemplo un agricultor dueño de una parcela recibe el ingreso que le genera dicha tierra.

Los ingresos que perciben los cargueros de San Andrés en Tumaco, varían mucho de acuerdo a la zona donde laboren tienen una oscilación de \$15.000, \$20.000 y \$25.000 pesos diarios.

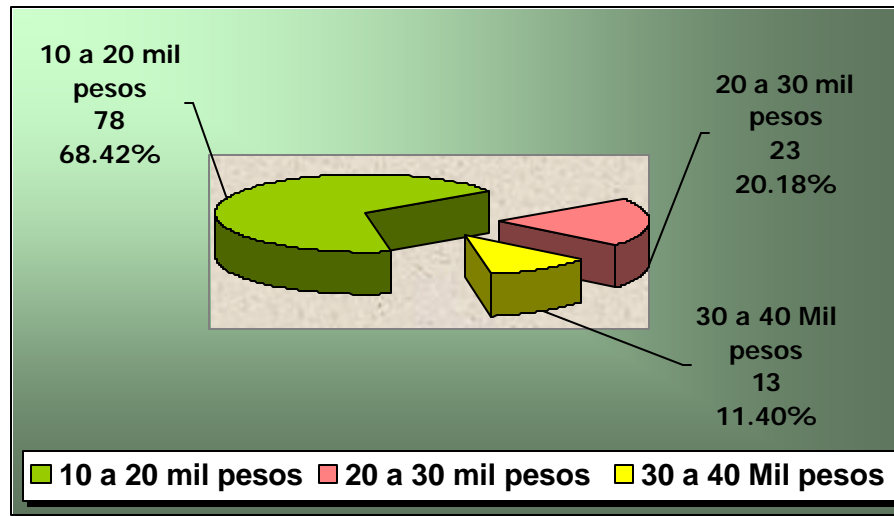
Su fuerza laboral la venden de manera directa a los transportadores, a empresas como la sociedad portuaria, a comerciantes de manera indirecta y campesinos que vienen de la zona rural entre otros.

No tienen horario de trabajo ni día fijo, como pueden laborar toda la semana lo pueden realizar uno dos o tres días, es importante aclarar que estas personas no cuentan con prestaciones sociales, la mayor parte de sus ingresos son utilizados en necesidades básicas como: Alimentación, estudios y otros, en algunos casos alternan su actividad en otros oficios como por ejemplo en trabajos de construcción, pesca artesanal, labores agrícolas entre otros.

En término de ingresos diarios percibidos por los cargueros en el Puerto de Tumaco y en razón a la diversidad de salarios variables, se estableció que el 68,42% perciben ingresos entre \$10.000 y \$20.000 pesos diarios, el 20,18% siguiente perciben ingresos entre \$20.000 y \$30.000 pesos diarios, el porcentaje restante es decir 11,40% perciben entre \$30.000 y \$40.000 pesos diarios.

Cabe destacar que esta actividad, se realiza de manera informal los ingresos diarios generados son variables, los cuales pasan a convertirse en ingresos de oportunidad donde existen días buenos, regulares y malos en términos de generación de ingresos.

Figuras 25. Ingresos Diarios de Cargueros



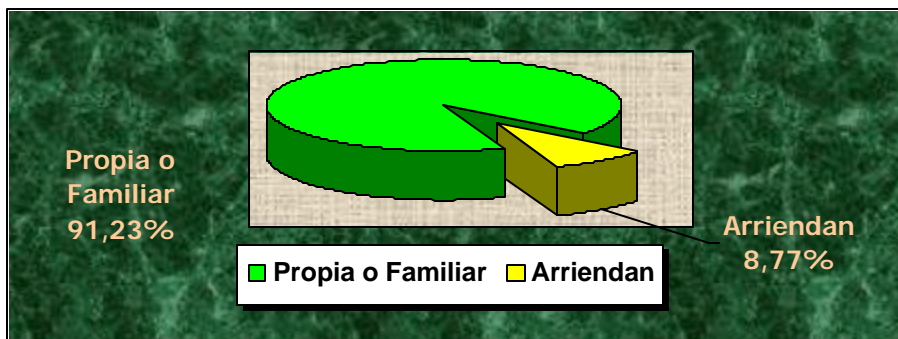
Como se aprecia en la grafica; 78 personas, un grupo bastante significativo perciben entre \$10.000 y \$20.000 pesos diarios, lo cual se traduce en ingresos para mitigar parte del sostenimiento del hogar pero no para ahorrar.

23 personas generan un ingreso medio diario y solo 13 personas perciben ingresos que si bien para ellos son días buenos, la remuneración no compensa el desgaste de fuerza muscular y las extenuantes jornadas que deben realizar. En general la tendencia de los ingresos percibidos por los cargueros en Tumaco es decreciente, atribuido a la llegada de los cambios tecnológicos y sociales.

Cabe destacar que algunos cargueros obtienen ingresos adicionales con la venta y comercialización de productos agrícolas como por ejemplo plátanos, frutas y verduras. Las esposas o compañeras permanentes de algunos de ellos laboran como empleadas domésticas y en otros casos poseen pequeños negocios de fritos (empanadas, papas rellenas, pescados, patacones) y ventas de comidas rápidas (otalla y tortillas) a los cuales le denominan rebusque, de esta manera contribuyen a los ingresos del grupo familiar.

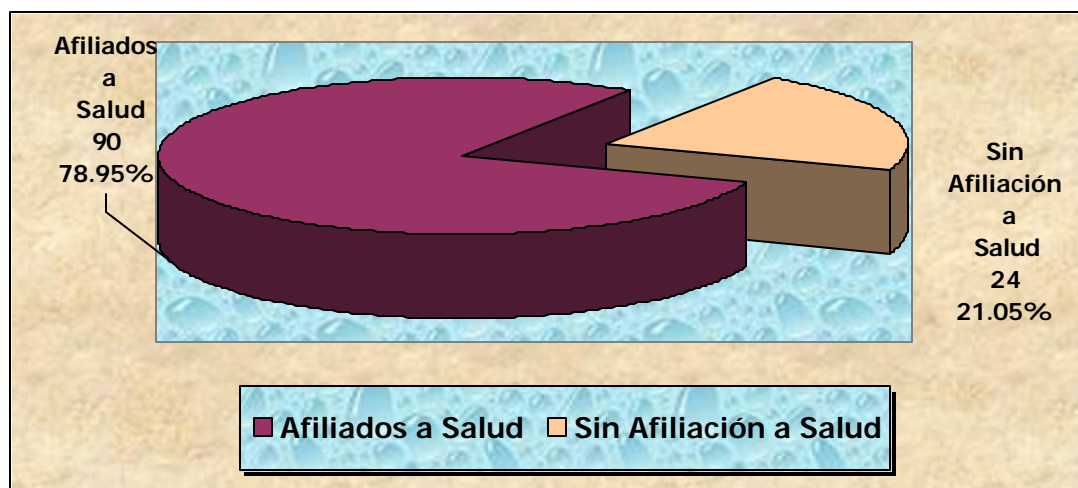
3.4.3 Tenencia de la Vivienda. Con el animo de analizar los indicadores en relación al mejoramiento de calidad de vida de los cargueros, se observó que el 91,23% poseen vivienda propia o familiar, pero cabe aclarar que son viviendas construidas en palafitos, de maderas rusticas, las cuales carecen de títulos de propiedad, servicios básicos y de una infraestructura adecuada para sus núcleos familiares. El porcentaje restante 8,77% pagan arrendamientos. La tendencia en general es una intención abrumante a mejorar sus niveles de calidad de vida y adquirir viviendas dignas.

Figura 26. Tenencia de la vivienda



3.4.4 Afiliación a Seguridad Social. El 78,95% de los cargueros tienen seguridad social en salud, lo cual resulta importante y favorable para el bienestar de los cargueros y sus familias, estar afiliados en salud genera satisfacción y no tiene una implicación directa en el presupuesto e ingresos familiar. En la actividad del cargue y descargue de mercancías se corre el riesgo de sufrir lesiones temporales o totales. Es importante destacar que la seguridad social en salud que se relaciona en este estudio es subsidiada más no prepagada. El 21,05% dicen no poseer seguridad social en salud, este indicador es grave y preocupante debido que los cargueros están expuestos a sufrir lesiones por su labor cotidiana, mas tiene un impacto negativo en el presupuesto y bienestar de la familia igualmente cabe resaltar que estas personas no están afiliados a pensión ni riesgos profesionales

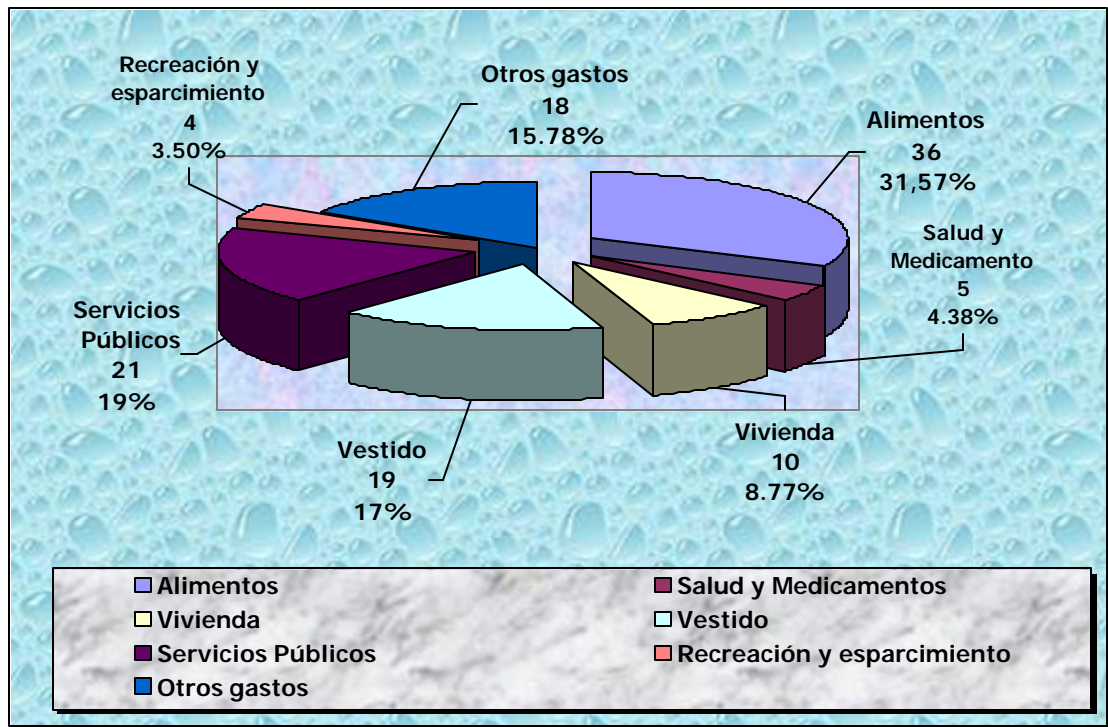
Figura 27. Afiliación a Seguridad Social



- ? ninguno esta afiliado a seguridad social en pensión.
- ? ninguno esta afiliado a seguridad social en riesgos profesionales.

3.4.5 Distribución de los Ingresos. El 31,57% de las personas involucradas en este estudio respondieron que una buena parte de su presupuesto lo gastan en alimentos, lo cual resulta muy natural que ocurra, por lo general el ser humano la mayor parte de sus ingresos los debe utilizar en alimentación mas aún cuando son ingresos escasos.

Figura 28. Distribución de Ingresos



En materia de salud, el 4,38% dicen que parte de su presupuesto lo utilizan en salud, hecho curioso y preocupante, debido que estas personas dedicadas al cargue y descargue de mercancías en algunos casos recurren a medicinas tradicionales o remedios caseros y no hacen uso de la medicina moderna; antes de ir al médico acuden a la medicina alternativa natural.

En vivienda el 8,77% afirman que parte de sus ingresos lo utilizan en el pago de alquiler de vivienda, el grupo restante 104 personas dicen tener vivienda propia, es importante aclarar que las viviendas en algunos casos son familiares, se pudo comprobar que las viviendas se encuentran en regular estado, carecen de servicios básicos, en algunos casos no son viviendas dignas para el habitad del ser humano.

En relación a vestido o ropa, el 33,33% por ciento de la población encuestada respondieron que parte de sus ingresos los distribuyen en confecciones textiles para sus familias. En general se concluye que sus ingresos son limitados razón por la cual frecuentan cacharros o almacenes menores donde venden ropa económica.

En servicios públicos, el 19% respondieron que utilizan parte de sus ingresos en el pago de servicios públicos domiciliarios, lo cual resulta natural por su forzosa utilización.

Por concepto de recreación y esparcimiento solo el 3,50% por ciento respondieron que utilizan parte de sus ingresos en recreación, este indicador es de fácil entendimiento debido a la limitación de ingresos los cuales se deben utilizar para el cubrimiento de necesidades más importantes.

Otros gastos; el 15,78% respondieron que utilizan parte de sus ingresos en; juegos de azar como naipes, dominó, parkét, billar entre otros al igual que el consumo de licor.

3.4.6 Demanda laboral del servicio. Para entender la representación de la demanda en el servicio de cargue y descargue de mercancías en el municipio de San Andrés de Tumaco, es importante diferenciar entre necesidad y demanda.

Toda necesidad no necesariamente genera una demanda, por el contrario toda demanda es generadora de una necesidad, en términos generales la demanda es toda necesidad apoyada por un poder de compra efectivo, en este orden de ideas toda demanda esta compuesta por dos elementos fundamentales: necesidad y poder de compra efectivo.

Debido a que la norma de comportamiento de los agentes económicos en una economía mercantil es la de maximizar sus ingresos, es claro que lo relevante para los productores de bienes o servicios en dicha economía es la demanda, que les garantiza un ingreso efectivo a cambio de sus bienes o servicios y no la simple necesidad, por tanto todo mercado se basa en la existencia de una demanda, extrapolar esta realidad a esta investigación se pudo determinar las siguientes aproximaciones:

La demanda del servicio de cargue y descargue de mercancías en Tumaco es requerida fundamentalmente por transportadores marítimos y terrestres de carga, comerciantes, empresarios al igual que campesinos propietarios de productos agrícolas.

Es importante resaltar de manera significativa el hecho que los cargueros no estén organizados ni legalmente constituidos, lo cual no permite establecer una tarifa oficial de precios por el servicio, lo cual favorece evidentemente a los

demandantes de este servicio y genera detrimento en los ingresos de los cargueros.

a) Características Generales del Comercio En Tumaco. En la actividad comercial del municipio de San Andrés de Tumaco, predomina en su gran mayoría personas de otras regiones del país que encontraron en esta ciudad una gran oportunidad para la inversión, entre estos se destacan los paisas, pastusos, vallunos, payaneses entre otros. Los tumaqueños en una menor participación.

Por información de la cámara de comercio de Tumaco se encuentran registrados 1193 establecimientos comerciales, clasificados en cuatro sectores (DANE censo 2005) así: Comercio, servicios, industria, entre otros.

? **Sector comercial;** tiene la mayor agrupación del mercado con el (60) por ciento participación, clasificado en: Graneros, supermercados, comercializadoras de pescados y mariscos, droguerías, compraventas o prenderías, almacenes de ropa y calzado, depósitos de cementos, cacharrerías, estaciones de servicio, almacenes de electrodomésticos, ferreterías, almacenes de agroquímicos.

Los almacenes de agroquímicos se incrementaron en los últimos cinco años de manera significativa como consecuencia de los cultivos ilícitos al igual que el crecimiento en cultivos de la palma de aceite, cría de especies menores.

? **Sector servicios;** representa el (29) por ciento del mercado, clasificado en moteles, hoteles, restaurantes, bancos de ahorro y crédito, bares, discotecas, clínicas, empresas promotoras de salud, hospitales, salas de belleza, asaderos de pollos, transporte, empresas de giros y remesas entre otros.

? **Sector industrial;** representa el (0,05) por ciento del mercado clasificado en panaderías, las plantas extractoras de aceite de palma, aserraderos, las ebanisterías, la industria del cacao, talleres de metalmecánica, el turismo entre otros.

? **Otros sectores;** representado en el (0,06) por ciento del mercado, clasificados en granjas avícolas, cría y levante de cerdos, ganadería, juegos de azar, plantaciones de palma de aceite pertenecientes a pequeños palmicultores entre otros.

b) Características Generales del Transporte Terrestre en Tumaco. El movimiento de carga a través de rutas terrestres, bien sean carreteras principales, secundarias o terciarias permite el desplazamiento de mercancías por casi todo el territorio colombiano, con la mas amplia cobertura para despachos y recibos de carga.

Es importante puntualizar que los vehículos automotores de carga terrestre que ingresan al puerto de San Andrés de Tumaco, deben cumplir con normas establecidas por el ministerio de transporte de Colombia, entre las cuales se pueden destacar:

- ? Deben ser vehículos de servicio público, con documentación registrada ante tránsito y transportes.
- ? Deben estar inscritos en el registro nacional de transporte de carga.
- ? Afiliados a una empresa de transporte terrestre legalmente constituida.
- ? Tarjeta de propiedad del vehículo.
- ? Seguro contractual obligatorio para accidentes de tránsito (S.O.A.T).
- ? Licencia de conducción con categoría de acuerdo al vehículo por ejemplo; para vehículos doble troque, licencia de quinta categoría, para tractomulas licencia de sexta categoría.
- ? Certificado de emisión de gases.

Los vehículos que transitan con mercancías en el puerto de San Andrés de Tumaco distrito especial, se clasifican de la siguiente manera: Vehículos denominados sencillos con capacidad entre cinco y diez toneladas, vehículos dobletroque con capacidad para dieciocho toneladas y tractocamiones con capacidad para treinta y cinco toneladas.

El origen de las mercancías que ingresan al puerto de Tumaco, fundamentalmente provienen de las ciudades intermedias como; Medellín, Bogotá, Cali, Popayán y Pasto entre otras. Según el ministerio de transportes de Colombia, todo remitente de carga debe contratar el movimiento de mercancías desde un lugar a otro con empresas de transporte terrestre legalmente constituidas, para el caso de mercancías nacionales, se despacha con facturación o remisiones, para mercancías importadas que no están nacionalizadas, se debe realizar la nacionalización o documentos para movilizar la mercancía es decir permiso especial mientras se nacionaliza.

Para la movilización de mercancías, los documentos exigidos por las empresas de transporte terrestre en Tumaco son:

- ? Orden de cargue; mediante la cual se autoriza al transportador, retirar mercancías de las bodegas.

? Manifiesto único de carga o planilla; el cual debe contener algunas características muy particulares como por ejemplo:

1. Datos correspondientes a la empresa transportadora de carga.
2. Datos del vehículo; propietario del vehículo, tenedor del vehículo, conductor del vehículo, placa, marca, línea, modelo, número de motor, color, tipo de carrocería, número del registro nacional de transporte de carga, configuración esta se designa de acuerdo a la disposición de los ejes, peso vacío, número de póliza soat, compañía de seguros soat, vencimiento del soat, placa del semirremolque.
3. Datos de la mercancía transportada; código del producto, producto transportado, unidad, cantidad, fletes, origen, destino, contenedor, tamaño del contenedor, mercancías peligrosas, carga extradimensionada, carga especial extrapesada.
4. Datos del remitente y destinatario; número de remesa, remitente y destinatario, nit, dirección.
5. Datos para cancelación de fletes; valor total del flete, retención en la fuente, otros descuentos de ley, flete neto, valor anticipo, neto a pagar, valor total del flete en letras, pago del saldo, cargue /descargue pagado por.
6. Datos del seguro; nombre de la compañía aseguradora, número de póliza, tomador, asegurado y beneficiario.

c) Características del Transporte Aéreo. Infraestructura óptima para el recibo y entrega de la carga en bodegas.

- Sistema de circuito cerrado de televisión.
- Amplia zona de almacenamiento.
- Scanner y Básculas Digitales.

Ofrecen un servicio rápido, confiable y seguro para el transporte de carga aérea a nivel nacional e internacional, donde la mercancía llega en las mejores condiciones siendo manejada por expertas personas.

Transportan mercancías dentro del país, con la más amplia cobertura para despachos y recibos de carga.

Cuentan con una infraestructura óptima para el recibo y entrega de la carga en

Bodegas, todo esto con el fin de garantizar un manejo ágil, seguro y adecuado en el transporte de la mercancía en Colombia.

Cumpliendo con los requisitos, transportan cualquier tipo de mercancía perecedera, animales vivos, mercancías peligrosas y carga en general, con la garantía de que la carga llegará a tiempo y en óptimas condiciones.

Cuentan con personal especializado en la manipulación de “Mercancías peligrosas” para brindarle una asesoría profesional en el transporte aéreo de éstas.

? **Empaques:** toda mercancía debe ir en cajas nuevas no reutilizadas, correctamente empacadas y selladas para proteger su contenido y así evitar daños y accidentes.

? **Productos perecederos:** deben tener etiquetas que constaten que es un producto perecedero, en el caso de productos hortícolas deben tener orificios para que la mercancía se oxigene, además de poseer una buena resistencia al apilamiento.

? **Mercancía delicada:** debe ir muy bien protegida en guacales de madera o cajas con protectores especiales ya sea en icopor o espuma para que queden inmovilizados y no sufran daño alguno en la manipulación.

? **Carga que requiere documentación especial:**

✍ **Animales vivos:** deben ser transportados en contenedores autorizados de acuerdo con la reglamentación de la IATA

✍ **Animales en vía de extinción o silvestres:** autorización de las autoridades competentes y certificación de vacunas.

✍ **Restos Humanos:** certificado de defunción, permiso de la secretaría de salud, certificado de ensalzamiento expedido por la funeraria. En caso de muerte violenta debe anexarse el permiso de la autoridad competente.

✍ **Mercancías peligrosas:** son artículos o sustancias que cuando se transportan por avión, pueden constituir un riesgo importante para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente. Requiere declaración del expedidor en el formato establecido por la IATA.

✍ **Mercancías Especiales:** permisos sanitarios para plantas y animales vivos expedidos por la autoridad competente.

Declaración del expedidor para mercancías peligrosas (lo realiza el exportador).

d) Características del Transporte marítimo. El transporte marítimo internacional se mueve desde los puertos de Buenaventura, el más importante del país, y Tumaco, en el océano Pacífico; y los de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, en el mar Caribe. Estos puertos cuentan con todos los medios necesarios para recibir embarcaciones de cualquier tipo y calado.

Entre el 75% y el 80% de la carga internacional se despacha en los puertos marítimos; de ahí la importancia de contar con unos terminales modernos y competitivos. En el año 1995 se movilizaron a través de los terminales marítimos colombianos 50,5 millones de toneladas, registrándose un aumento del 14,5% respecto a 1994. Se espera poder movilizar 85 millones de toneladas anuales (MTA) de carga general, 32 MTA de carbón y 32 MTA de carburos y derivados. La capacidad actual instalada permite recibir 150 MTA de carga general, 40 MTA de carbón y 80 MTA de hidrocarburos y sus derivados. Gracias a las nuevas inversiones encaminadas a elevar los parámetros de eficiencia, se estima que la capacidad actual instalada podría incrementarse en aproximadamente un 15%; por ejemplo, en relación con los puertos carboneros, para años posteriores se ampliará su capacidad hasta alcanzar las 50 MTA. (Fuente Sociedad portuaria Tumaco).

De vital importancia para el país ha sido en el pasado y es en la actualidad, el movimiento de carga a través de rutas fluviales, transporte que permite el desplazamiento de mercancías por casi todo el territorio y disminuye los movimientos terrestres y marítimos.

Son muchos los ríos utilizados para la navegación fluvial, destacando sobre todo el Magdalena, Cauca, san Juan y Guaviare, Putumayo, Amazonas y Orinoco, junto a estos existen otros ríos en los que también se mueven los barcos de carga, aunque de menor capacidad y calado. En total los ríos utilizados como navegables para el transporte son cuarenta y dos, estimándose en 9.000 los kilómetros de rutas cubiertas.

4. FORTALEZAS Y DEBILIDADES CON RELACIÓN A LA LEGISLACIÓN EXISTENTE PARA EXPORTAR E IMPORTAR MERCANCÍAS DESDE EL PUERTO DE TUMACO.

4.1 FORTALEZAS

Es importante puntualizar, que en la actualidad el puerto de San Andrés de Tumaco cuenta con una legislación existente, la cual beneficia a la región en materia de generación de empleos, desarrollos económico e industria y propicia al municipio hacia una globalización e integración económica, esta legislación permite ciertas fortalezas que en materia de exportación e importación, se deben aprovechar al máximo con el animo de minimizar costos y dinamizar la economía regional.

Entre estas bondades se puede describir las siguientes:

- ? Tumaco declarado zona de régimen aduanero especial (Decreto 2817 del 17 de Diciembre 1991), al amparo de este decreto, se concede un tratamiento preferencial en materia aduanera, con el propósito de estimular el desarrollo económico y social.
- ? Tumaco determinado como zona especial de desarrollo fronterizo (Decreto 1814 de 1995), mediante esta declaratoria permite determinar a Tumaco como zona de frontera, lo cual genera lineamientos importantes de futuras legislaciones favorables para la región.
- ? Tumaco como zona especial económica de exportación (Decreto 045 del 13 de Enero 2003), mediante este decreto se incorporó a Tumaco para que goce de los beneficios de las zonas especiales económicas de exportación, debido a su ubicación geográfica, a su carácter de puerto marítimo lo cual hace propicio para la actividad exportadora.
- ? Tumaco como zona de desarrollo empresarial, por ser una región eminentemente agrícola, pesquera y dada su ubicación geoestratégica, el municipio de Tumaco tiene las condiciones establecidas para generar industria y con ello fortalecer el desarrollo empresarial.
- ? Otra fortaleza, con relación a la legislación existente, para exportar e importar mercancías desde el puerto de Tumaco, es el hecho de haber incorporado mediante acto legislativo 045 del 27 de febrero de 2007, a San Andrés de Tumaco como distrito especial portuario, industrial, biodiverso y ecoturístico.

4.2 DEBILIDADES

? A través de la investigación se pudo establecer, algunas debilidades en torno al tema de exportaciones e importaciones a través del puerto de Tumaco, entre otras se pueden describir:

? La limitación del canal de acceso al puerto, el cual acumula alta sedimentación por tanto no permite el ingreso de embarcaciones navales de mayor calado.

? Falta de vías de acceso y carreteras para el flujo de vehículos automotor de carga que acorten las distancias con los centros de producción del interior del país.

? Es necesario la terminación de la ejecución del convenio binacional Colombo Ecuatoriano carretera Tumaco Esmeraldas al igual que la construcción de un puente internacional, lo cual permitirá en su momento la integración económica entre los dos países, el flujo de mercancías y personas entre las ciudades de Tumaco y Esmeraldas, por otro lado disminuye considerablemente las distancias y abarata costos en el tránsito de mercancías y recorrido de los vehículos entre las dos ciudades.

Tumaco necesita un verdadero desarrollo portuario y urbano que lo integre al Pacífico con el resto del país y necesita mayor infraestructura que la proyecte al mundo. Las autoridades locales y regionales, más los alcaldes de los municipios aledaños de la zona, deben plantear ante el gobierno central alternativas al abandono de la región. A través de proyectos de desarrollo económico y social con el acompañamiento del sector privado Tumaco puede convertirse en polo de desarrollo si el Gobierno se interesa y se concientiza de sus riquezas biodiversas e importancia geoestratégica que tiene el municipio.

4.3 SAN ANDRES DE TUMACO COMO ZONA ECONOMICA ESPECIAL DE EXPORTACIÓN

Entre las fortalezas que tiene el municipio, a nivel de infraestructura física, y que sirve como plataforma económica para facilitar, atraer y desarrollar actividades productivas y de servicios, se encuentran las siguientes:

? **El puerto mercante.** A cargo de la sociedad Portuaria Regional de Tumaco. Tiene un área total 35.000 m², pueden atracar buques hasta de 10.000 toneladas, cuenta con un áreas de bodegas para almacenamiento, patio de contenedores unos 10.000 m² y oficinas administrativas en a las mismas instalaciones del puerto, la C.I. Acepalma posee tres (3) tanques de almacenamiento de aceite crudo con capacidad para 3.2 y 1 toneladas, que le permite al sector Palmicultor

exportar por Tumaco este producto hacia el mercado Europeo, principalmente a Francia, Holanda y Reino Unido.

? **El puerto pesquero o la corporación para el desarrollo de la pesca de Nariño Coopesnar.** Empresa que administra y presta los servicios al sector de la pesca artesanal, tiene una de las instalaciones con mayor capacidad de almacenamiento, de congelación (72m²) y 1473 m² en áreas de bodega. Complementario al puerto se cuenta con instalaciones para las empresas conexas y para adelantar programa de formación y capacitación técnica para los pescadores artesanales a través de FUNDAPESCA (fundación para el desarrollo de la pesca artesanal de avanzada).

? **El puerto petrolero.** Bajo la dirección de ECOPETROL es una estación Terminal que almacena 750.000 barriles de crudo en cuatro (4) tanques; con producto provenientes de los campos de petroleros del putumayo y de allí transportado en buques-tanques hacia la ciudad de Cartagena para luego ser bombeada a Barrancabermeja para su refinamiento.

? **El puerto turístico.** Se caracteriza por sus valiosos atractivos naturales representados por las playas la isla del Morro, isla de bocagrande, bosques de manglar y Ríos como Mira, caunapí y Rosario entre otros, con cercanía a puntos turísticos de otros municipios como punta cascajal, parque sanquianga.

? **El aeropuerto de la florida.** Facilita el transporte aéreo regional y nacional en una pista de 1.000 metros de longitud con dos (2) aerolíneas: Avianca y Satena, lo que permite 2 vuelos diarios hacia Tumaco - Bogotá.

? **La vía Tumaco pasto.** Tiene una extensión de 304 kilómetros totalmente pavimentados, además esta vía permite conexión con el interior del país y conexión con la vecina Republica de Ecuador:

? **Tumaco el espino – Ipiales – Tulcán.** La carretera binacional – Tumaco – esmeraldas (ecuador) esta a punto de culminarse lo cual I facilitará el intercambio comercial y el desarrollo – socioeconómico fronterizo.

5. ALTERNATIVAS SOCIALES Y ECONOMICAS PARA LA ACTIVIDAD DE CARGUE Y DESCARGUE DE MERCANCIAS EN TUMACO

5.1 ALTERNATIVAS EN EL ASPECTO SOCIAL

Los actores involucrados en este estudio son los cargueros de San Andrés de Tumaco, desde el punto de vista social necesitan el acompañamiento de un grupo profesional interdisciplinario de las ciencias sociales y económicas que capaciten, orienten y organicen a este grupo humano para formarlos en principios, valores, autoestima, y con ello lograr alcanzar unos niveles de vida mas aceptables de acuerdo al momento histórico.

El acompañamiento debe servir como punto de partida para prestar un servicio de cargue y descargue con eficiencia, eficacia y a su vez se refleje en el mejoramiento del nivel de sus ingresos, el uso racional, eficiencia de los mismos y bienestar social.

5.2 ALTERNATIVAS EN EL ASPECTO ECONÓMICO

La historia demuestra que los cargueros, con el paso de los años se convierten en un costo social, su fuerza laboral se vuelve improductiva, no tienen alternativas para subsistir y se ven obligados a la mendicidad pública.

En la actividad de cargue y descargue de mercancías en San Andrés de Tumaco es necesario unificar criterios relacionados con la interacción entre cargueros, comerciantes, transportadores y empresarios. Adicional a lo anterior se requiere el acompañamiento de las instituciones estatales como: La administración municipal, el Sena y las cajas de compensación con el animo que estas organizaciones capaciten a los cargueros y logren motivarlos para que se organicen en cooperativas o empresas asociativas de trabajo, se busca con estas agremiaciones las reivindicaciones sociales y económicas a quienes por muchos años los han observado con indiferencia y no como una realidad social que con su fuerza laboral ayudan al desarrollo social y económico de la región.

6. CONCLUSIONES

- ? Partiendo de las características socioeconómicas generales de la población objeto de estudio se concluye, que en su totalidad los coteros en Tumaco son de escasos recursos económicos, han encontrado en la actividad de cargue y descargue de mercancías su única fuente de ingreso para subsistir.
- ? Pertenecen a estratificación social uno, poseen algunas necesidades básicas insatisfechas, lo anterior atendiendo que la costa Pacífica Nariñense es una región deprimida socioeconómicamente.
- ? Los núcleos familiares están conformados por cinco personas promedio, lo cual limita considerablemente los ingresos que perciben, ya que deben distribuirlos en alimentos, salud, educación y vestidos entre otros.
- ? Carecen de viviendas dignas, algunos poseen casas construidas en madera ubicadas en zonas palafíticas terrenos de bajamar considerados de alto riesgo, otros en viviendas familiares y en el último de los casos arriendan.
- ? En seguridad social, un alto porcentaje (79) por ciento, están afiliados a servicios de salud subsidiada a través del SISBEN, los cuales están en niveles uno y dos, el porcentaje restante es decir el (21) por ciento, se encuentra tramitando sus respectivas afiliaciones, pero ninguno de ellos presenta afiliación a pensión y riesgos profesionales.
- ? Es importante precisar que por sus bajos niveles de escolaridad no existe toma de conciencia, en relación a la ardua labor que realizan donde se evidencia un alto grado de esfuerzo muscular y desgaste físico.
- ? No hacen uso racional de los ingresos adquiridos ni poseen la cultura del ahorro.
- ? Poseen el mal hábito de consumir bebidas alcohólicas cuando realizan las faenas propias de su actividad.
- ? Debido al peso exagerado que levantan al movilizar las mercancías presentan graves perjuicios a la salud en su gran mayoría irreversibles, concretamente deformación progresiva de los sistemas óseo y muscular al igual que lesiones de columna vertebral.

? La Organización Internacional del Trabajo O.I.T. considera que un hombre debe movilizar como peso máximo Cincuenta kilogramos y una mujer veinte kilogramos.

? La movilización de mercancías la realizan de manera rudimentaria, no utilizan protección, dotaciones de trabajo, overoles ni cinturones ergonómicos.

? Existe una marcada diferenciación grupal en torno a la clase de mercancías que cargan y descargan, lo cual ha generado una sectorización al momento de prestar el servicio.

? Se detectó que no están asociados, lo cual genera desorden y variabilidad de criterios en torno a la fijación de precios al momento de contratar este servicio con el transportador, pero cabe destacar que son muy unidos y se colaboran cuando realizan su trabajo.

7. RECOMENDACIONES

? La actividad del cargue y descargue de mercancías que realizan los coteros en el municipio de Tumaco, se considera como trabajo informal generador de ingresos desde el punto de vista económico, es importante precisar que el estado colombiano debe redimensionar sus políticas de protección social, donde haya mejor equidad y tratamiento de excepción a estos grupos poblacionales, dada su elevada vulnerabilidad y ubicación distante de los centros de producción del país.

? Es necesario que el gobierno municipal establezca orden, reglamente la practica de esta actividad, fijando horarios de cargue y descargue de mercancías, debido que como la realizan actualmente genera caos, desorden considerable y congestión vehicular.

? Se requiere agruparlos en alguna modalidad de asociación o cooperativas asociativas de trabajo, para su reivindicación social donde perciban ingresos justos, acceso a créditos para obtener viviendas dignas al igual que seguridad social en salud, pensión y riesgos profesionales.

? Ellos poseen lo más importante el talento humano, es recomendable y de hecho necesitan:

1).- Reorientación: En relación a sus proyectos de vida, acompañada de charlas psicológicas y pedagógicas tendientes a contrarrestar el hábito de consumir bebidas alcohólicas, juegos de azar y algunas inconsistencias personales.

2).- Capacitación: A través de talleres donde les enseñen a hacer buen uso de los recursos o ingresos adquiridos, regulación de sus gastos e incentivar la cultura del ahorro.

3).- Liderazgo de organización: Requieren fundamentalmente sensibilización de su condición como seres humanos y de la actividad que realizan, con el ánimo de incentivar el mejoramiento de su calidad de vida.

BIBLIOGRAFÍA

ARANGO, L. Gilberto. Estructura económica Colombiana. s.p.i

COMITÉ GESTOR DE LAS MIPYMES. Plan indicativo para el desarrollo de San Andrés de Tumaco, 3 de octubre 2003. San Andrés de Tumaco : El autor, 2003. 260 p.

CORDEAGROPAZ, NOTIAGROPAZ. Boletín Informativo No. 4. Tumaco, 2005, p. 2.

CUERO, Eugenio. “Cadena productiva del atún en Tumaco”, ponencia en Power Point. San Andrés de Tumaco : Cámara de Comercio de Tumaco, 2006.

CUEVAS, Homero. Introducción a la economía. 5 *e.d.* Santa fe de Bogotá : s.n., 1996. 215 p.

DANE. Información de comercio exterior. Disponible en Internet; PINCHAO PITACUAR, Luís, Diagnóstico socioeconómico de productores primarios de frutas tropicales en el municipio de San Andrés de Tumaco. [en línea]. Universidad de Nariño, Sede Tumaco, 2005, p. 11 y 12. Disponible en Internet : <URL:<http://www.dian.gov.co>>

“Diagnóstico del sector hotelero del municipio de San Andrés de Tumaco, año 2004”.

DIARIO OFICIAL AÑO CXXXVIII No. 45063, 14 Enero 2003

DOCUMENTAL, Aportes al entendimiento de la Bahía de San Andrés de Tumaco. Colombia : Sepia, Vol. 2.

INFORME Oficial de la Dian No. 8200001, de Junio 16 de 2003.

GOMEZ C., Mauro. Metodología de la investigación. Colombia : s.n., 2001. 330 p.

SECRETARIA DEPARTAMENTAL DE EDUCACION. San Juan de Pasto, noviembre de 2007.

INSTITUTO DEPARTAMENTAL DE SALUD DE NARIÑO. Indicadores Básicos de Salud 2006. San Juan de Pasto, enero de 2008.

LEAL LEÓN, Claudia. "Un puerto en la selva. Naturaleza y raza en la creación de la ciudad de Tumaco, 1860-1940". En : Historia Crítica. No. 30. Bogotá : Universidad de los Andes, 2005, p. 43.

LEUSSON, Telmo. Tumaco historia y cultura. Colombia : s.n., 1986. 148 p.

MARTÍNEZ, Héctor, et al. "La cadena del atún en Colombia. Una mirada global de su estructura y dinámica, 1991-2005". Documento de Trabajo, No. 96. Bogotá : Observatorio Agro cadenas Colombia, 2005. 180 p.

MENDEZ A., Carlos E. Metodología de la investigación. 2 e.d. Santa fe de Bogota : s.n., 1998. 235 p.

NARIÑO. SECRETARIA DEPARTAMENTAL DE EDUCACION. San Juan de Pasto, noviembre de 2007.

SAMUELSON, Paul y NORDHAUS, William. Economía. México : Mc. Graw-Hill, 1998. 441 p.

SELDON, Arthur . Diccionario de economía. España : s.n. 1986. 480 p.

WEST, Robert. Las Tierras Bajas del Pacífico Colombiano. Bogotá : Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2000. 191 p.

ANEXOS

Anexo A. Decreto Número 045 de 2003

(13 de Enero 2003)

Por el cual se extienden los beneficios de las zonas especiales Económicas de Exportación al Municipio de Tumaco, departamento de Nariño.

El presidente de la Republica de Colombia, en uso de las facultades constitucionales y legales, en especial las que le confieren los numerales 11 y 25 del Artículo 189 de la constitución política, el artículo 1° de la ley 677 de 2001 y con sujeción a lo establecido en las leyes 6° de 1971 y 7° de 1991, y

CONSIDERANDO:

Que el parágrafo del artículo 1° de la ley 677 de 2001 faculta al Gobierno Nacional para extender los beneficios de las zonas especiales económicas de exportación a otros municipios fronterizos;

Que el decreto 1814 de 1995 determina al municipio de Tumaco, departamento de Nariño, como zona de frontera.

Que la ubicación geográfica del Municipio de Tumaco, sus particulares condiciones físicas y su carácter de puerto marítimo en el sur del pacífico colombiano, lo convierten en un lugar particularmente apropiado para la actividad exportadora.

Que la estrategia de apertura de mercados de Colombia en el largo plazo, hace necesaria la creación de incentivos para el desarrollo de la actividad portuaria en el sur del Pacífico Colombiano.

Que en el desarrollo de los objetos buscados con la ley 677 del año 2001 resulta especialmente conveniente y oportuno extender los beneficios de las zonas económicas especiales de exportación al municipio de Tumaco, departamento del Nariño, con la finalidad de generar nuevas inversiones destinadas a producir bienes y servicios para la exportación en dicho municipio.

DECRETA

Artículo 1. Extender los beneficios de las zonas especiales económicas de exportación al municipio de Tumaco, en el departamento de Nariño.

Artículo 2 el presente decreto rige a partir de la fecha de publicación.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Bogotá, D. C. a 13 de Enero de 2003.

Álvaro Uribe Vélez
Roberto Juguito Bonnet

Anexo B. Decreto 2817 de 1991

(17 de diciembre)
Diario Oficial No. 40.228, de 18 de diciembre de 1991

MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO

Por medio del cual se otorgan un tratamiento preferencial en materia aduanera a algunos Municipios de la Guajira, Nariño, Cauca y la Región de Urabá.

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA,
en ejercicio de sus facultades constitucionales, en especial las que le confiere el numeral 25, del artículo 189 de la Constitución Política de Colombia, con sujeción a las pautas generales previstas en la Ley 6a. de 1971 y 9a. De 1991,

CONSIDERANDO:

1. Que el parágrafo 1º del artículo 3o de la Ley 9 de 1991, establece que con sujeción a las pautas generales contenidas en el Título I de la misma, y en la Ley 6ª de 1971 el Gobierno podrá expedir en cualquier momento un régimen aduanero especial adecuado a las necesidades de la Costa Atlántica y Pacífica.
2. Que es necesario consagrar estímulos que orienten nuevos desarrollos industriales, comerciales y de turismo a ciertos municipios de la Costa Atlántica y Pacífica, con el propósito de desarrollar en ellos la actividad económica y el empleo, y permitir la adaptación de tales regiones a la apertura económica,

DECRETA:

ARTICULO 1o. Las zonas de régimen aduanero especial que desarrolla este Decreto estarán conformadas por los siguientes municipios: Maicao, Uribia y Manaure, en la Guajira; Tumaco en Nariño; Guapí en el Cauca y la región de Urabá compuesta por los Municipios de Arboletes, San Pedro de Urabá, Necoclí, San Juan de Urabá, Turbo, Apartadó, Carepa, Chigorodó, Mutatá, Acandí y Unguía.

ARTICULO 2o. Los beneficios de este decreto se aplicarán exclusivamente a las mercancías que se importen a las zonas mencionadas donde se establecerán los controles necesarios para su entrada o salida, en los sitios que a continuación se detallan:

- Departamento de la Guajira: Zonas de Maicao, Uribia y Manaure.

Vía marítima: Puerto de Bahía Portete.

Vía terrestre: Riohacha, Caraipía y Paraguachón.

Vía aérea: Aeropuerto de Maicao-Riohacha.

- Departamento de Nariño: Zona de Tumaco.

Vía Marítima: Puerto de Tumaco.

Vía terrestre: Tumaco.

Vía aérea: Aeropuerto de Tumaco.

- Departamento del Cauca: Zona de Guapí.

Vía marítima: Puerto de Guapí.

Vía terrestre: Guapí.

Vía aérea: Aeropuerto de Guapí.

- Región de Urabá: Zonas de Arboletes, San Pedro de Urabá, Necoclí, San Juan de Urabá, Turbo, Apartadó, Carepa, Chigorodó, Mutatá, Acandí y Unguía.

Vía marítima: Turbo.

Vía terrestre: Arboletes, Mutatá y San Pedro de Urabá.

Vía aérea: Aeropuerto de Apartadó, Turbo y Mutatá.

ARTICULO 3o. La Dirección General de Aduanas dispondrá los lugares exactos donde se ubicarán las oficinas aduaneras de control dentro de las zonas indicadas en el artículo anterior; asignará el personal y los horarios de atención y desarrollará los procedimientos especiales que establece este Decreto.

ARTICULO 4o. Las importaciones que se realicen en las zonas anteriormente señaladas sólo pagarán el impuesto a las ventas sobre su valor aduanero, previa presentación de la declaración correspondiente y gozarán de libre circulación en dichas zonas.

Las jefaturas regionales de aduana de cada jurisdicción aceptarán el trámite en el documento que para tal fin establezca la Dirección General de Aduanas.

Lo anterior, sin perjuicio de las importaciones de mercancías que se acojan al régimen general ordinario que les confiere la libre disposición.

ARTICULO 5o. A las zonas de régimen aduanero especial se podrán importar vehículos en las mismas condiciones del artículo anterior.

Para obtener los beneficios, los vehículos que sean importados a dichas zonas, deberán solicitar previamente ante el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte, Intra, la homologación correspondiente.

Estos tendrán disposición restringida y sólo podrán circular en la zona para lo cual, el Intra dispondrá de un registro especial, de una placa con características diferentes al resto del territorio aduanero nacional y de mecanismos que permitan identificar claramente la restricción territorial del vehículo.

Las empresas ensambladoras debidamente reconocidas por el Gobierno colombiano, podrán vender en estas zonas vehículos ensamblados en Colombia, con las mismas condiciones de disposición restringida, únicamente con el pago del Impuesto al Valor Agregado, IVA, correspondiente, sin considerar los derechos de importación.

PARAGRAFO 1. Las empresas ensambladoras debidamente reconocidas por el Gobierno colombiano, podrán vender vehículos ensamblados en Colombia, en el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, únicamente con el pago del impuesto al consumo de que trata el Decreto 3059 de 1990, sin considerar los derechos de importación y el IVA.

PARAGRAFO 2. Cuando los propietarios de vehículos de que trata el presente artículo, los trasladen al resto del territorio aduanero nacional para su libre disposición, deberán cumplir los requisitos del régimen ordinario de Despacho para Consumo y deberán pagar los derechos e impuestos vigentes en la fecha de despacho, descontando el impuesto pagado en dichas zonas.

PARAGRAFO 3. Las normas aplicables para la tasa de cambio y la valoración aduanera al momento de la introducción del vehículo al resto del territorio aduanero colombiano, serán las mismas vigentes para el régimen ordinario de Despacho para Consumo.

ARTICULO 6o. Las importaciones para uso exclusivo en las zonas, de materiales, maquinarias, equipos, sus partes y piezas, destinadas a la construcción de obras públicas de infraestructura, obras para el desarrollo económico y social y para la prestación de servicios públicos, gozarán de franquicia de toda clase de impuestos, previo concepto favorable del Corpes Regional sobre los programas y proyectos que se desarrollen en dichas áreas y su conformidad con los planes de desarrollo regional y local debidamente aprobados.

ARTICULO 7o. Prohíbese la importación al amparo de este tratamiento preferencial de armas, explosivos y publicaciones que atenten contra la moral y las buenas costumbres; mercancías cuya importación se encuentre expresamente prohibida en el artículo 81 de la Constitución Política o en virtud de Convenios o tratados en que Colombia sea parte; los productos precursores de estupefacientes, las drogas y los estupefacientes, no autorizados por el Ministerio de Salud Pública.

ARTICULO 8o. La Aduana permitirá el despacho de las mercancías con base en la declaración correspondiente, sin la exigencia de registro o licencia de importación, ni de ningún otro visado o autorización.

A dicha declaración deberá acompañarse el documento de transporte y la factura comercial o preforma.

Cuando los propietarios de mercancías o sus representantes las introduzcan o trasladen desde las áreas de régimen aduanero especial al resto del territorio nacional, para su libre disposición, deberán cumplir los requisitos sanitarios y presentar una solicitud de pago, diseñada por la Dirección General de Aduanas, por los impuestos y derechos de importación vigentes según el régimen general de despacho para consumo y la diferencia del impuesto a las ventas correspondientes.

Las mercancías producidas, transformadas o reparadas en las zonas de régimen aduanero especial que contengan insumos o elementos importados y que vayan a ser introducidas al resto del territorio nacional pagarán los derechos de importación e impuesto a las ventas correspondientes a la partida arancelaria del bien final, aplicados sobre el valor aduanero de los insumos extranjeros.

ARTICULO 9o. La Dirección General de Aduanas autorizará los lugares de almacenamiento de mercancías extranjeras que se importen a las zonas, señalando requisitos y fianza especiales. El control aduanero sobre las mercancías de importación o exportación se realizará de acuerdo con las normas generales.

ARTICULO 10. El ingreso de mercancías nacionales a las zonas de régimen aduanero especial no constituye exportación y el control aduanero se realizará cuando se exporten o cuando a su reingreso al resto del territorio puedan confundirse con otras de origen extranjero.

ARTICULO 11. Por las zonas de régimen aduanero especial se podrán exportar mercancías conforme al régimen ordinario.

ARTICULO 12. Las mercancías sometidas a cualquier despacho aduanero especial, tendrán libre circulación exclusivamente en estas zonas y sólo podrán hacerlo en el resto del territorio nacional previo el cumplimiento de los requisitos generales.

Para establecer la diferencia del Impuesto al Valor Agregado, IVA, se exigirá la presentación de la Declaración de Admisión correspondiente, o la factura de compraventa cuando se trate de mercancías adquiridas dentro de estas zonas.

ARTICULO 13. Las operaciones realizadas dentro de las zonas de régimen aduanero especial, causarán el impuesto sobre las ventas y se regularán en todo lo relacionado con el mismo, incluyendo lo referente a impuestos descontables por las normas del Estatuto Tributario.

En las ventas de mercancías con franquicia a comerciantes o viajeros deberán facturarse los bienes objeto de la compraventa, sus cantidades con sus valores unitario y total, y el Impuesto al Valor Agregado correspondiente, según el sistema de facturación especial diseñado para estas zonas, por la Unidad Administrativa Especial - Dirección de Impuestos Nacionales.

ARTICULO 14. Cuando se trate de mercancías admitidas con franquicia de derechos en las zonas de régimen aduanero especial y que luego se despachen a consumo en el régimen ordinario, el impuesto a las ventas descontable tendrá como soporte el documento aduanero correspondiente.

VIAJEROS

ARTICULO 15. Las personas que salgan de estas zonas hacia el resto del país podrán llevar en cada viaje, mercancías sin carácter comercial hasta por US\$ 100.00 por cada día de permanencia con un tope máximo de US\$ 1.000.00, pagando solamente, el Impuesto al Valor Agregado, IVA, conforme a lo establecido en el artículo 13 de este Decreto.

El valor de las mercancías que los viajeros lleven directamente desde estas zonas hacia el extranjero no superará los US\$ 5.000.00 al año, y no se causarán derechos de aduanas e impuestos a las ventas en el país.

ARTICULO 16. Las mercancías a que se refiere el inciso primero del artículo anterior estarán exentas de derechos de aduana, no podrán comercializarse y no superarán dos (2) unidades de electrodomésticos, ni seis (6) unidades de otros bienes; éstas no podrán transportarse como equipaje no acompañado, ni darán derecho a descontar el IVA pagado.

ARTICULO 17. Los viajeros menores de edad con documento de identificación tendrán derecho al cincuenta por ciento (50%) del valor del cupo mencionado en el artículo 15.

ARTICULO 18. La revisión del equipaje de los viajeros se hará a la salida de la zona con base en el documento de ingreso/salida donde deberá constar la identificación del viajero, fecha de su ingreso y valor de la mercancía que lleve con su equipaje, conforme a las facturas numeradas adjuntas.

COMERCIANTES INSCRITOS

ARTICULO 19. Los comerciantes acreditados que se inscriban en la Dirección General de Aduanas del Ministerio de Hacienda y Crédito Público o en cualquier Aduana y señalen la ubicación de su local comercial fuera de estas zonas especiales obtendrán un carné, que les permitirá hacer importaciones especiales desde dichas zonas al resto del país.

Estas importaciones hasta por un monto de US\$ 20.000.00 por despacho (excepto vehículos) podrán ingresar al resto del país como equipaje o carga mediante una solicitud de pago de derechos sin registro o autorización previa. Los interesados deberán presentar las revisiones exigidas en forma de certificado o con un sello en la factura de compra.

El pago corresponderá a los derechos e impuestos vigentes en el resto del país menos lo pagado en la zona, conforme a lo establecido en los artículos 12 inciso 2 y 13 de este Decreto.

La certificación del pago por el Banco, dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha de la notificación de la liquidación significará la libre disposición.

TRANSITO Y OTRAS DISPOSICIONES

ARTICULO 20. La aplicación del régimen de tránsito desde una aduana colombiana a la zona de Régimen Aduanero Especial se hará conforme a las normas generales, excepto en lo que sigue:

- a) El destino final de los tránsitos será certificado por las autoridades aduaneras que se encuentren en el lugar habilitado para el ingreso a la zona;
- b) La cancelación del régimen se hará por la Aduana de partida cuando la recepción de la mercancía le sea comunicada por la Aduana de Destino o cuando el documento de tránsito debidamente cumplido sea entregado por el propio interesado.

ARTICULO 21. El tránsito aduanero al exterior de mercancías nacionales, admitidas con franquicia de derechos o extranjeras se controlará por la aduana de salida o los puntos de control ubicados en el territorio aduanero donde culmine este régimen.

Se prohíbe el tránsito de mercancías extranjeras o admitidas con franquicia de derechos, a cualquier aduana del país fuera de las zonas de régimen aduanero especial.

ARTICULO 22.

<Artículo derogado por el artículo 111 del Decreto 1909 de 1992>

ARTICULO 23. El presente Decreto rige treinta (30) días contados a partir de la fecha de su publicación y deroga los Decretos 1457, 1654 de 1991 y las demás normas que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Santa fe, de Bogotá, D.C. a los 17 días del mes de diciembre de 1991.

CESAR GAVIRIA TRUJILLO.
Ministro de Hacienda y Crédito Público,
RUDOLF HOMMES.

Anexo C. Resolución 3000 del 19 de Mayo De 2003

EL MINISTRO DE TRANSPORTE

En ejercicio de sus facultades legales, en especial las conferidas por las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 y el Decreto 2053 de 2003, y

CONSIDERANDO

Que el artículo 29 de la Ley 336 de 1996, faculta al Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, para formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa, controlada o libre fijación de las tarifas en cada modo de transporte.

Que mediante Resolución 3000 del 19 de Mayo de 2003 se fijaron criterios en las relaciones económicas entre las empresas de transporte y los propietarios y/o conductores de los vehículos de carga.

Que con base en la metodología de cálculo de costos de operación vehicular para el transporte de carga por carretera, discutida y aprobada por el Grupo de Trabajo conformado mediante Resolución 212 del 14 febrero de 2000 el Ministerio de Transporte, determinó para el periodo de evaluación comprendido entre el año 2003 y el año 2004, un aumento en los costos de operación vehicular para todas las configuraciones

Que con base en las consideraciones anteriores se hace necesario actualizar los valores contenidos en la Resolución 3000 del 19 de Mayo de 2003 en un 7.5 %.

Que se hace necesario que todos los integrantes del sector transporte reciban beneficios por acogerse a esquemas de prestación de servicio fundamentados en la competitividad, la eficiencia y la claridad en las relaciones comerciales entre remitentes de la carga, empresas de transporte y propietarios de vehículos de servicio público de transporte de carga.

Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO. Las relaciones económicas entre los remitentes de la carga, las empresas de transporte autorizadas y el propietario y/o poseedores o tenedores de los vehículos de transporte público terrestre automotor de carga, se regirán por la presente resolución, en la que se establece el valor por tonelada transportada, de acuerdo con el origen y el destino de la carga.

PARÁGRAFO PRIMERO. Por la complejidad del transporte y por sus características especiales, para los siguientes casos no se aplicará la tabla contenida en el anexo de la presente resolución:

Transporte especializado, que implique la movilización de mercancías peligrosas, carga especial, extradimensionada o extrapesada.

En estos casos se deben tener en cuenta los costos adicionales que esta actividad implica. En consecuencia, el valor del flete debe ser igual o superior a lo establecido en la tabla anexa a la presente resolución.

Cuando se efectúe un transporte de carga por volumen que no ocupa la capacidad total de peso, pero sí la capacidad volumétrica del vehículo, en estos casos el valor de la relación económica se liquidará por viaje completo

PARÁGRAFO SEGUNDO. Para los orígenes y destinos no contemplados en la tabla anexa a la presente resolución, los valores serán los que resulten del cálculo relacionado con una ruta de referencia cuyo origen y destino se encuentren en la tabla anexa a la presente resolución y sean los más cercanos a la ruta no contemplada.

Para efectuar dicho cálculo se debe determinar el valor por kilómetro, correspondiente a la ruta de referencia mediante la siguiente fórmula:

Valor por tonelada/Km. ruta de referencia = $\frac{\text{valor ruta de referencia tabla anexa}}{\text{distancia ruta de referencia en Km.}}$ (\$)

Posteriormente se determina el valor por tonelada para la ruta no contemplada en el anexo 1 de la presente resolución mediante la aplicación de la siguiente fórmula:

Valor por tonelada = Valor por tonelada/Km. ruta de referencia X distancia ruta no contemplada (Km.).

Para efectos de la determinación de la distancia a evaluar tanto en la ruta de referencia como en la ruta no contemplada en la tabla anexa a la presente Resolución, se tendrá en cuenta los datos de la red Vial nacional publicados por el Instituto Nacional de Vías.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Cuando en el proceso de negociación entre los remitentes de la carga, empresas de transporte y propietarios y/o poseedores o tenedores de los vehículos de transporte público terrestre automotor de carga, se desarrollen convenios en los cuales el remitente garantice a la empresa de transporte volúmenes de carga, o cargas de retorno o tiempos de cargue y descargue eficientes y a su vez, la empresa de transporte traslade estos

beneficios al propietario y/o poseedor o tenedor de un vehículo de transporte público terrestre automotor de carga y además les garantice la movilización constante de carga para una ruta específica y en un tiempo determinado, las relaciones económicas entre estos podrán acordarse libremente por fuera de lo establecido en la tabla anexa a la presente resolución.

En todo caso, dicho convenio deberá realizarse por escrito, y deberá establecer incentivos por operaciones eficientes y cláusulas de responsabilidad pecuniaria por conductas ineficientes durante la operación, incurridas, ya sea por los remitentes de carga, empresas de transporte, propietarios y/o poseedores o tenedores de los vehículos de transporte público terrestre automotor de carga, el convenio será de obligatorio cumplimiento por las partes y se regirá por las normas del derecho privado.

PARAGRAFO.- Si en el marco de los convenios descritos en el artículo segundo de la presente resolución, se pactaron tiempos de descargue inferiores a los determinados en el artículo segundo del Decreto 1910 de 1996 o la norma que lo modifique o sustituya, el pago al propietario y/o poseedor o tenedor del vehículo de transporte público terrestre automotor de carga, por el no recibo de la mercancía en el término establecido en el convenio, se causará a partir de la primera hora de retardo por la suma establecida en el artículo tercero del mismo decreto o la norma que modifique o lo sustituya .

ARTÍCULO TERCERO. El incumplimiento en el reconocimiento y pago de los valores establecidos en la tabla anexa a la presente resolución, dará lugar a las sanciones señaladas en las normas legales vigentes.

ARTÍCULO CUARTO.- La presente Resolución rige a partir de la fecha de su publicación y deroga todas aquellas disposiciones que le sean contrarias.

Anexo D. Encuesta a Cargueros

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ECONOMIA**

**ESTUDIO SOCIOECONÓMICO DE LA ACTIVIDAD DEL CARGUE Y
DESCARGUE DE MERCANCIAS EN EL MUNICIPIO DE TUMACO**

ENCUESTA A CARGUEROS

1. INFORMACION GENERAL

Fecha: _____

Nombre: _____

Edad: _____

Sector:

Sociedad Portuaria: _____ Muelles: _____

Estación de Servicio Terpel (Pindo): _____ Pesqueras: _____

Calles Mosquera y Mercedes: _____ Bavaria: _____

Estado Civil:

Soltero: _____ Casado: _____ Unión Libre: _____

Etnia: _____

Tiempo en esta actividad: años: _____ Meses: _____

¿Cuántas personas del grupo familiar se dedican a esta actividad?

Afinidad: _____

¿Por qué escogió esta actividad?:

Le gusta: _____ Genera buenos ingresos: _____

Falta de oportunidad de trabajo: _____ Otros: _____

2. ASPECTOS ACADÉMICOS

Estudios:

Primaria completa: _____ Secundaria Incompleta: _____

Técnicos: _____ Universitarios: _____ Ninguno: _____

Otros: _____

3. CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS GENERALES.

Su núcleo familiar está integrado por _____ personas, así:

0-1 Año _____ 1-5 Años _____ 5-10 Años _____ 10-15 Años _____

15-20 Años _____ 20-25 Años _____ 25-30 Años _____ 30-40 Años _____

40- 45 Años _____ 45 años o más _____

Sus ingresos promedio diario están entre:

\$10.000 a 20.000 _____ \$20.100 a 30.000 _____ \$30.100 a 40.000 _____

\$40.100 a 50.000 _____ \$50.100 a 60.000 _____ \$60.100 y más _____

¿Cuánto? _____

Posee vivienda: Propia: _____ Arrendada: _____ Otra: _____ ¿Cuál? _____

Valor arriendo mensual: _____

¿Tiene Seguridad Social en Salud?

Si: _____ No: _____ Pensión: _____

Distribución del ingreso familiar:

Alimentación: _____ Salud: _____ Vivienda: _____ Servicios: _____

Vestidos: _____ Recreación: _____ Otros gastos _____

4. CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO DE CARGUE Y DESCARGUE

¿Posee conocimientos en el manejo de cargue y descargue de productos?:

Si _____ No _____

¿Qué clase de mercancías comúnmente manipula?:

Fertilizantes: _____ Reguero (mercancías varias): _____ Hierro: _____

Cemento: _____ Cajas: _____ Volumen: _____ Víveres y abarrotes: _____

Mariscos: _____ Verduras: _____ Madera: _____ Otros: _____

Cuales: _____

¿Quién le ha ofrecido información para la manipulación de cargas?: _____

¿Qué precios cobra por Kg. movilizado de?:

Fertilizantes: _____ Reguero Mercancías varias: _____
Hierro: _____ Cemento: _____ cajas: _____
Volumen: _____ Víveres y abarrotes: _____
Mariscos: _____ Verduras: _____ Madera: _____
Otros: _____

¿Utiliza dotación de trabajo?:

Si _____ No _____ ¿Porqué? _____

¿Utiliza elementos de protección y seguridad?:

Si _____ No _____ ¿Por qué? _____

¿Le gustaría asociarse para conformar una organización de cargueros y obtener mayores beneficios?: Si _____ No _____

¿Cómo le gustaría agruparse? _____

¿Cuál sería su aporte? _____

¿Estaría dispuesto a participar activamente? Si _____ No _____