

CORREDOR INTERMODAL TUMACO - MANAOS - BELEM DO PARÁ  
SUS IMPLICACIONES EN EL DESARROLLO ECONÓMICO DEL MUNICIPIO DE  
TUMACO, NARIÑO, COLOMBIA.

ANDREA PATRICIA CASANOVA ANGARITA

UNIVERSIDAD DE NARIÑO  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
COMERCIO INTERNACIONAL Y MERCADEO  
SAN ANDRÉS DE TUMACO  
MARZO DE 2011

**CORREDOR INTERMODAL TUMACO - MANAOS - BELEM DO PARÁ**  
**Sus Implicaciones en el Desarrollo Económico del Municipio de Tumaco, Nariño,**  
**Colombia.**

**ANDREA PATRICIA CASANOVA ANGARITA**

**Trabajo de grado presentado como requisito final para optar al título de**  
**profesional en Comercio Internacional y Mercadeo**

**Asesor:**  
**Eco. EUGENIO ESTUPIÑAN GUEVARA**

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS**  
**COMERCIO INTERNACIONAL Y MERCADEO**  
**SAN ANDRÉS DE TUMACO**  
**MARZO DE 2011**

Las ideas, conclusiones aportadas en el trabajo son responsabilidad exclusiva de sus autores”

Artículo 1º del acuerdo No. 324 de octubre 11 de 1966 emanada por el honorable consejo directivo de la universidad de Nariño

## **NOTA DE ACEPTACIÓN**

---

---

---

---

\_\_\_\_\_  
**Eco: EUGENIO ESTUPIÑAN GUEVARA**  
**Asesor de Pasantía**

\_\_\_\_\_  
**Profesor: LUIS CARLOS GOMEZ**  
**Jurado**

\_\_\_\_\_  
**Profesor: JAVIER GUILLERMO ENRIQUEZ**  
**Jurado**

**San Juan de Pasto, Junio de 2012**

## **RESUMEN**

El corredor intermodal Tumaco Manaus Belém Do Pará, es un proyecto importante que hace parte de un paquete de iniciativas de Integración Regional de Sur América (IIRSA), es un intento de acercamiento Colombo- Brasileño.

Este corredor empieza en la región Andina hasta llegar a Pasto desendiendo por la cordillera hasta Mocoa-Puerto Asis-Puerto Leguizamo sobre el rio Putumayo para seguir por el Amazonas hasta Belém Do Pará.

Para Colombia es promisorio integrarse comercialmente con un país como Brasil, que es la septima potencia economica del planeta, tambien busca reducir el conflicto armado en los ejes de influencia de Nariño, Putumayo y Amazonas, zonas que tienen presencia de grupos al margen de la ley.

El corredor implica la conectividad regional, nacional e internacional, por lo tanto dinamiza la economia del país.

Para Tumaco en el Pacifico implica el mejoramiento y modernización del puerto mercante y el mejoramiento de la via Tumaco Pasto, con lo que el flujo de personas y mercancías seria mayor.

Por otro lado el interes de Brasil es comercial dado que busca promover el desarrollo de unas de las regiones mas pobres del pais como es el Nordeste Brasileiro, pero que tiene mucho potencial, y el gobierno le apuesta fuertemente al turismo, ademas desea tener acceso al pacifico para sacar la producción cerealera y satisfacer la demanda de china.

Dado lo anterior este proyecto beneficia a ambos paises, para Colombia será interesante en la medida en que las políticas se ajusten a las necesidades de cada región.

## **ABSTRACT**

The intermodal corridor Tumaco Manaus Belém do Pará, is an important project that is part of a package of Regional Integration of South America (IIRSA) is an overture Colombo-Brazilian.

This corridor begins in the Andes up to Pasto desendiendo the mountains to Puerto Asis Mocoa-Puerto Leguizamo on the Putumayo River to track down the Amazon to Belem do Para.

Colombia is promising to integrate commercially with a country like Brazil, which is the world's seventh economic power, also seeks to reduce conflict in the axes of influence of Nariño, Putumayo and Amazon areas with presence of groups outside the law.

The corridor connectivity involves regional, national and international, therefore boosts the economy of the country.

For Tumaco on the Pacific involves the improvement and modernization of the commercial harbor and the improvement of the road Tumaco Pasto, so the flow of people and goods would be greater.

On the other hand the commercial interests of Brazil as it seeks to promote the development of some of the poorest regions of the country as in the Brazilian Northeast, but has great potential, and the government is betting heavily on tourism, also want to access the Pacific to bring grain production and meet demand from China.

Given the above, this project benefits both countries, for Colombia will be interesting to the extent that policies meet the necessities of each region.

## TABLA DE CONTENIDO

|                                                                          | Pág |
|--------------------------------------------------------------------------|-----|
| INTRODUCCIÓN                                                             | 11  |
| 1. DESCRIPCIÓN DE LA EMPRESA                                             | 13  |
| 2. DESCRIPCION DEL DEPARTAMENTO EN EL QUE SE REALIZARA LA PASANTIA       | 14  |
| 3. TITULO                                                                | 15  |
| 4. PROBLEMA DE INVESTIGACION                                             | 16  |
| 4.1 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA                                             | 17  |
| 4.2 SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA                                         | 17  |
| 5. JUSTIFICACION                                                         | 19  |
| 6. OBJETIVOS                                                             | 22  |
| 6.1 OBJETIVO GENERAL                                                     | 22  |
| 6.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS                                                | 22  |
| 7. COBERTURA DEL ESTUDIO                                                 | 23  |
| 7.1 ESPACIAL                                                             | 23  |
| 7.2 TEMPORAL                                                             | 23  |
| 8. MARCOS REFERENCIALES                                                  | 24  |
| 8.1. MARCO HISTORICO                                                     | 24  |
| 9. MARCO SOCIOECONOMICO                                                  | 29  |
| <b>9.1 MARCO CONCEPTUAL</b>                                              | 29  |
| 9.2. MARCO LEGAL                                                         | 34  |
| 10. EL NUEVO ESTATUTO ADUANERO Y SUS IMPLICCIONES EN EL PRESENTE ESTUDIO | 37  |
| 11. DISEÑO METODOLOGICO                                                  | 38  |
| 11.1. METODO DE INVESTIGACIÓN                                            | 38  |
| 11.2. METODO DE ESTUDIO                                                  | 38  |

|                                                                     |    |
|---------------------------------------------------------------------|----|
| 11.3. POBLACIÓN Y MUESTRA                                           | 39 |
| 11.4. TECNICAS E INSTRUMENTOS PARA LA RECOLECCIÓN DE<br>INFORMACIÓN | 39 |
| 11.4.1. Fuentes primarias                                           | 39 |
| 11.4.2. Fuentes secundarias                                         | 39 |
| 11.5. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS PARA EL ANÁLISIS DE INFORMACIÓN.      | 40 |
| 12. ENTREVISTAS A PERSONAS REPRESENTATIVAS DE LA REGIÓN             | 51 |
| CONCLUSIONES                                                        | 82 |
| RECOMENDACIONES                                                     | 83 |
| BIBLIOGRAFIA                                                        | 85 |
| NETGRAFIA                                                           | 86 |
| ANEXOS                                                              | 88 |

## LISTA DE FIGURAS

|                                                              | Pág |
|--------------------------------------------------------------|-----|
| Figura 1. Mapa del AMAZONAS .....                            | 17  |
| Figura 2. Corredor Vial Tumaco-Pasto-Mocoa-Puerto Asis ..... | 28  |

## LISTA DE ANEXOS

|                                                                                                 |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
|                                                                                                 | Pág |
| Anexo A. ANALISIS DOFA .....                                                                    | 89  |
| Anexo B. Proyectos IIRSA Proyectos de la Agenda de Implementación<br>Consensuada 2005-2010..... | 90  |
| Anexo C. Encuesta .....                                                                         | 93  |

## **GLOSARIO**

Road trains: Tren carretera

Road railer (Transporte por carretera/ferrocarril): Designa el transporte los modos carretera y ferrocarril.

Doble estiba: Cuando se pone un pallet encima de otro en un trailer, en español se le llama doble estiba o doble estibar.

Piggy back: EXT / Interm.- Operación de cargar remolques y semi-remolques de camión o contenedores en un vagón plataforma (flatcar) de ferrocarril. Es una tecnología de origen suizo, para transporte de camiones utilizando vagones con ruedas de diámetro reducido y piso bajo.

Ferrobuque: un servicio único en el mercado que consiste en transportar furgones de ferrocarril vía marítima.

Logística: Es el proceso de planear, implementar y controlar Efectiva y eficientemente el flujo y almacenamiento de bienes, servicios e información relacionada del punto de origen al punto de consumo con el propósito de cumplir los requisitos del cliente.

IIRSA: Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur.

BID: Banco Interamericano de Desarrollo

PIB: Producto Interno Bruto

Mercosur: Mercado Común del Sur, integrado por Argentina, Paraguay, Uruguay y Brasil.

Calado: Profundidad que alcanza en el agua la parte sumergida de un barco

Hidrodinámica: Parte de la dinámica que estudia el movimiento de los líquidos y las fuerzas que ejercen sobre los cuerpos sumergidos en ellos.

Economía de Escala: Poder que tiene una empresa cual alcanza un nivel óptimo de producción para producir más a menor costo.

## INTRODUCCIÓN

Esta propuesta de investigación trata sobre el Corredor Intermodal que va desde Tumaco en el pacífico Colombiano, pasando por Manaus en la Amazonia Brasileira hasta llegar a Belém Do Pará en la costa atlántica de ese país, o viceversa. Con él, se busca promover el desarrollo de infraestructuras de transporte para facilitar el comercio de mercancías provenientes del Nordeste Brasileiro, la amazonia Colombo - Brasileira a través del puerto de Tumaco hacia la cuenca del pacífico. De igual forma, el ingreso de mercancías de la cuenca del Pacífico al Sur de Colombia y Nordeste Brasileiro.

Este proyecto hace parte de un paquete de Iniciativas de Integración Regional de Sur América – IIRSA, diseñadas por los países suramericanos.

El ejercicio intenta también analizar y evaluar los impactos del proyecto para el desarrollo económico de Tumaco y la subregión del pacífico nariñense, considerando sus aportes a la infraestructura vial y a los sectores económicos como el turismo, la agricultura, la pesca, la camaricultura, el forestal y el comercio entre otros.

Para ese análisis se parte de un recorrido histórico sobre la génesis del proyecto, la identificación de las potencialidades y fortalezas de las zonas a conectar, así como las debilidades que posee el territorio (Tumaco y los municipios vecinos) y las amenazas que el mismo pueda representar para los sectores económico y social del municipio de Tumaco.

También se apoya en la información existente en las oficinas de planeación de la alcaldía de Tumaco y la Gobernación de Nariño, el ministerio de transporte de Colombia, el Instituto Nacional de Vías, INVIAS, y la disponible en la internet referente al proyecto y la economía Brasileira. De igual forma, la suministrada por las consultas y entrevistas realizadas a expertos locales y regionales.

## **1. DESCRIPCIÓN DE LA EMPRESA**

Nombre de la Empresa: **ALCALDÍA MUNICIPAL DE TUMACO**

### **Quienes Somos**

#### **Misión**

El Municipio de Tumaco es una entidad territorial comprometida con la satisfacción de las necesidades básicas y la convivencia pacífica de su población, que aprovechando su ubicación geográfica, sus ecosistemas y su riqueza étnica y cultural, busca a través de la permanente interacción con la comunidad, la Nación y la comunidad internacional, con eficiencia, con efectividad y honestidad en su gestión, posicionarse como el Municipio líder del territorio región del Pacífico Sur Colombiano y punto de encuentro de la comunidad internacional.

#### **Visión**

En el 2012 Tumaco será el mejor Territorio del Pacífico, con un modelo de desarrollo endógeno a escala humana en marcha que genera las condiciones que permitan a su población vivir con dignidad; una Entidad Territorial Incluyente y participativa, un pueblo socialmente desarrollado, con mayor formación en educación acorde con su cultura, más productivo, más competitivo, con mejor seguridad y convivencia ciudadana, ambiental y naturalmente sostenible, con mayor desarrollo deportivo y una mejor calidad de vida para la población en general.

## **2. DESCRIPCION DEL DEPARTAMENTO EN EL QUE SE REALIZARA LA PASANTIA**

### **PLANEACIÓN**

Orientado por el señor Víctor Gallo Ortiz

### **ACTIVIDADES RELACIONADAS AL PROCESO**

- ✚ Recolección de información primaria, secundaria para el desarrollo del proyecto
- ✚ Análisis de información recopilada en el trabajo de campo
- ✚ Presentar avances del tema de estudio, en este caso del Corredor Intermodal Tumaco Manaos Belem Do Para.

### **3. TITULO**

**Corredor Intermodal Tumaco Manaos Belem Do Pará y sus implicaciones en  
El desarrollo económico Del Municipio de Tumaco, Nariño, Colombia**

#### **4. PROBLEMA DE INVESTIGACION**

En el país se presenta una deficiencia en infraestructura vial. Este panorama es reflejo de las malas políticas que ha implementado el gobierno durante décadas puesto que ha existido una precaria planeación de los entes del estado, lo que ha generado un conflicto interno que ha empeorado aun más las cosas, ya que este factor determinante ha impedido que se desarrollen proyectos de infraestructura para así mejorar la conectividad vial del sur, y la comunicación eficiente con el resto del país.

La situación descrita anteriormente puede llevar a la marginación de la población, al incremento de la pobreza y delincuencia entre otros factores que pueden frenar el desarrollo de la zona sur, como es el caso de Nariño, Putumayo y Amazonas, donde se presentan altos índices de violencia.

Estas condiciones hacen necesario la implementación del corredor intermodal Tumaco – Pasto – Mocoa - Puerto Asís – Manaus - Belém Do Pará (Brasil), fue incluido dentro de la iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) que surgió de la reunión de presidentes de América del Sur, realizada en Brasilia – Republica Federativa de Brasil, en agosto de 2000<sup>1</sup>, y cuyo principal objetivo es promover el desarrollo de la infraestructura de transporte, energía y telecomunicaciones bajo una visión regional, procurando la integración física de los 12 países suramericanos<sup>2</sup> y el logro de un patrón de desarrollo territorial equitativo y sustentable.

---

<sup>1</sup> En el marco de esta iniciativa, el corredor intermodal hace parte del Grupo 1, Acceso a la Hidrovía del Putumayo, en el eje del Amazonas.

<sup>2</sup> Colombia, Venezuela, Ecuador, Perú, Chile, Bolivia, Uruguay, Paraguay, Argentina, Brasil, Surinam, Guyana.

**Figura 1. Mapa del AMAZONAS**



Pese a ser el nordeste de Brasil, una de las regiones menos desarrolladas de ese país, el gobierno federal le apuesta fuertemente al turismo por tener escenarios tropicales poblados de playas, además de un patrimonio cultural histórico. Su economía se basa en la agricultura destacándose áreas como la fruticultura con sistemas avanzados de riego; bajo este panorama, se puede esperar una mayor competencia para los productos de la región y del municipio de Tumaco en particular, dado que la producción local no goza de la suficiente y adecuada tecnología; este panorama podría generar un desestímulo hacia los sectores productivos de coco, cacao y palma de aceite, entre otros.

#### 4.1 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Qué impactos (positivos/negativos) pudiera generar al desarrollo económico y social del municipio de Tumaco, el proyecto Corredor Intermodal Tumaco Manaus Belem Do Pará?

#### 4.2 SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA

¿Qué incidencia tiene el proyecto en el empleo, inversión, infraestructura, dinámicas productivas del municipio de Tumaco?

¿Cuál sería el impacto en el ámbito económico, social y cultural para la comunidad tumaqueña?

¿De qué modo las políticas públicas pueden ayudar a aprovechar las oportunidades de desarrollo económico que pudiera generar el intermodal?

¿Cuáles son los conceptos y opiniones de actores representativos del municipio de Tumaco sobre posibles impactos del proyecto?

¿Cuáles son las principales apuestas productivas del nordeste Brasileiro que tendrá salida a la cuenca del pacífico a través de Tumaco y cuáles son las principales apuestas productivas de la subregión y de Tumaco, que pueden ser potenciadas o afectadas con la implementación del proyecto?

## 5. JUSTIFICACION

*“Los tres últimos años de gobierno del presidente Cardoso de Brasil, mostraron el renacimiento de un doble interés hacia Suramérica. Por una parte, un interés comercial y político que tomó impulso con el relanzamiento del Mercosur en abril de 2000, las dos primeras cumbres suramericanas en 2000 y 2002... El presidente Lula reitero esas iniciativas y las acompaño de mecanismos más concretos, en particular en el terreno comercial. Por otra parte, ha resurgido el interés en las conexiones interoceánicas que han sido planteadas en las cumbres de presidentes suramericanos como parte de la integración física para la cual se han identificado diez ejes y 162 grupos de proyectos por parte de la Iniciativa de Integración Regional Suramericana (IIRSA). La cuarta cumbre suramericana, realizada entre el 29 y 30 de septiembre de 2005 en Brasilia, decidió la conformación de la Comunidad Suramericana. Ese ha sido otro ámbito de cierto acercamiento colombo-brasileño. Colombia participa formalmente con una veintena de proyectos en dos ejes del IIRSA, el andino y el amazónico. Este último se propone hacer navegables los ríos amazónicos para la interconexión fluvial e interoceánica, buscar corredores de exportación e importación de bienes, incrementar la explotación de recursos forestales, pesca, artesanías y ecoturismo. Brasil y Colombia se encuentran comprometidos en la conformación de un corredor intermodal que en territorio colombiano, en su tramo carreteable, integraría el sur del país a partir del puerto de Tumaco en el Pacífico, desde donde comenzaría a ascender a la región andina hasta llegar a Pasto, descendería por la cordillera hasta Mocoa-Puerto Asís-Puerto Leguízamo sobre el río Putumayo para seguir por el Amazonas hasta Belém do Pará. La zona involucrada y su área de influencia cubren un poco más del 10% del territorio colombiano, una de las zonas más convulsionadas tanto por los bajos índices de desarrollo como por la presencia de guerrillas y paramilitares que han propagado los cultivos de uso ilícito, han creado vías clandestinas de penetración, pistas aéreas y puertos fluviales para el negocio ilegal.*

*El corredor Tumaco-Belém, a más de articular entre sí a los tres departamentos del sur de Colombia, Nariño, Putumayo y Amazonas, y de vincularlos con el resto de Colombia, los ayudaría a comunicarse con las zonas fronterizas que también tienen limitadas alternativas productivas, débil presencia institucional y baja calidad de vida, lo que las hace presa fácil de actividades ilícitas. Igualmente, podría ayudar*

*a mejorar la vía a Tumaco cuyo puerto podría pasar de recibir barcos de 5.000 toneladas a embarcaciones de 12.000 toneladas.*

*Otro efecto del proyecto podría ser el acondicionamiento de los pasos colombo-ecuatorianos de San Miguel y Mataje, lo cual reduciría el tiempo, los costos y aumentaría el comercio hacia y desde el Amazonas. Este posible cruce de la Amazonia colombiana por proyectos estratégicos, en una zona sensible desde el punto de vista político, militar, ecológico y multicultural, además de estar asociado a proyectos de infraestructura y comercio, busca también la neutralización del delito transnacional, articulado a la confrontación armada<sup>3</sup>.*

Así las cosas, Brasil y Colombia son los principales implicados e interesados en la conformación de un corredor intermodal denominado Corredor Intermodal Tumaco - Manaus - Belém Do Pará, para integrar las regiones el Nordeste de Brasil y el sur de Colombia, regiones que se consideran marginadas por los respectivos gobiernos, específicamente en el caso de Tumaco y Putumayo lo cual ha dado origen a múltiples conflictos internos en estos territorios.

Brasil, aprovechando su estabilidad política y económica desea además, expandir su mercado a otros países, y sacar su producción cerealera para satisfacer la demanda del mercado chino por ello la importancia del intermodal para mejorar su conectividad y la colocación de sus mercancías en la cuenca del pacífico.

Para Colombia, es importante articularse comercialmente a un país como Brasil que representa hoy en día la séptima potencia económica del planeta en cuanto a su PIB se refiere y la primera de América Latina, posee un importante desarrollo tecnológico que lo ha impulsado a la construcción de aeronaves, exploración y extracción de petróleo en aguas profundas y desarrollo de software, colocándose a la vanguardia tecnológica en Latinoamérica. También es importante su agroindustria, siendo el mayor productor mundial de etanol (a partir de la caña de azúcar), soja, <sup>4</sup> es el primero en la exportación de café, concentrado de naranja y azúcar, otros productos de relevancia son el maíz, tabaco y frutas tropicales.

En la industria pecuaria, Brasil es el mayor exportador latinoamericano de carne bovina, de pollos, cueros. Así mismo, en la minería, es autosuficiente y exportador de petróleo y mineral de cobre.

---

<sup>3</sup> Tomado de Socorro Ramírez, Colombia-Brasil: distante vecindad se fortalece en la seguridad y el comercio, Universidad Nacional de Colombia, Instituto de Estudios Políticos y Relaciones Internacionales – I E P RI, Bogotá, 2006.

<sup>4</sup> Daniel Horacio Y Gelman, José Carlos Molinos, Los Secretos del Mercado Brasileño - Una visión práctica de cómo hacer Negocios.

Los puertos Brasileños son los responsables del 95% del comercio exterior, por medio de ellos se moviliza el mineral de hierro, derivados del petróleo, soja, automóviles, carne y etanol hacia los países Norteamericanos, Europa y Asia; de allí la importancia del multimodal Belém Do Pará - Tumaco para la exportación de sus productos a los mercados de la cuenca del pacífico.

Para el caso Colombiano, el corredor multimodal implica la conectividad regional e internacional y la dinamización económica de la zona sur del país. Para el municipio de Tumaco, este proyecto representa, el mejoramiento y modernización de su puerto mercante y en el mejoramiento de la vía Tumaco – Pasto; con ello una mayor circulación de vehículos y movilización de mercancías y personas, que seguramente contribuirá a una mayor dinámica de sus sectores económicos.

Tumaco es un municipio con múltiples oportunidades económicas – productivas, entre las cuales se destaca la Madera, el Coco, la Palma Aceitera, el Cacao, la Pesca, la Camaricultura, la Maricultura y con múltiples escenarios turísticos que pueden ser aprovechados para la dinamización de su economía y la generación de empleos e ingresos que tanto requiere la región.

El resto de la costa nariñense posee también una gran variedad de especies marinas y potencial agroindustrial que podría ser aprovechado mediante la constitución de alianzas entre productores, transformadores y comercializadores locales y regionales de Colombia y Brasil. Alianzas que podrían estar enfocadas hacia el intercambio de conocimientos, aporte de capital y aplicación de tecnologías en procesos de transformación para la inyección de valor agregado a los productos y su colocación en los mercados internacionales.

## **6. OBJETIVOS**

### **6.1 OBJETIVO GENERAL**

Estudiar, conocer y/o determinar los impactos (positivos/negativos) que el proyecto multimodal Tumaco - Belem Do Pará, generará al desarrollo económico y social para el municipio de Tumaco.

### **6.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS**

- Analizar las principales variables como; empleo, Inversión, Infraestructura, (puertos, aeropuertos, parques industriales, vías, y energía), conectividad nacional e internacional, dinámicas productivas del proyecto multimodal Belém Do Pará – Tumaco.
- Analizar el impacto económico, social y cultural que tiene el proyecto en la comunidad de Tumaco.
- Identificar las posibles demandas de infraestructuras logísticas y políticas públicas necesarias de implementar para aprovechar las oportunidades de desarrollo económico que pueda ofrecer el proyecto.
- Conocer los conceptos y opiniones de actores representativos del municipio de Tumaco, sobre los posibles impactos del proyecto Multimodal Tumaco- Belem Do Pará.
- Conocer las principales apuestas productivas del nordeste Brasileiro que tendrá salida a la cuenca del pacífico a través de Tumaco y cuáles son las principales apuestas productivas de la subregión y de Tumaco, que pueden ser potenciadas o afectadas con la implementación del proyecto.

## **7. COBERTURA DEL ESTUDIO**

### **7.1 ESPACIAL**

El trabajo de investigación se realiza en las instalaciones de la Alcaldía Municipal de Tumaco en función de las dinámicas productivas que contribuyan al Comercio Internacional y a dinamizar las actividades productivas de la región. El desarrollo de la investigación se hace en el departamento de Nariño, situado en el extremo sur occidental de Colombia, entre los 0° 21' y 2° 40' de latitud N, y los 76° 50' y 79° 02' de longitud O. Limita al norte con el departamento de Cauca, al este con Putumayo, al sur con Ecuador, y al oeste con el océano Pacífico.

Se efectúa en la ciudad de Tumaco, situada al suroccidente Colombiano, en el departamento de Nariño. En la Alcaldía Municipal en las oficinas de Planeación Municipal.

### **7.2 TEMPORAL**

El trabajo de grado bajo la modalidad de pasantía denominado Corredor Intermodal Tumaco Manaos Belem Do Pará y sus implicaciones en El desarrollo económico Del Municipio de Tumaco.

Conto con la duración de seis meses los cuales iniciaron en el mes de junio de 2010 y culminaron en Diciembre del mismo año, periodo en el cual el comité curricular de la facultad Ciencias Económicas y Administrativas emitió la respectiva resolución aceptando la pasantía como modalidad de trabajo de grado.

## **8. MARCOS REFERENCIALES**

### **8.1. MARCO HISTORICO**

Las relaciones comerciales entre países ha sido importante a lo largo de los años, estas han evolucionado la forma de distribuir los productos y se ha hecho necesario la integración comercial para el intercambio de bienes y servicios de forma más continúa y eficiente.

El proyecto Intermodal Tumaco - Manos - Belém Do Pará de la Iniciativa IIRSA<sup>5</sup>, que promueve la integración del sur de Colombia, Sur de Venezuela, Norte de Ecuador, Perú y Brasil, fortalece el comercio entre los países y facilita el acceso de Brasil al Océano Pacífico.

Aunque hasta hace poco este tema ha tomado más renombre, sus orígenes datan de muchos años atrás:

Entre los años de 1873<sup>6</sup> a 1995: La primera persona que tuvo la visión de integrar las regiones del sur de Colombia fue Rafael Reyes quien fuera general y presidente de Colombia entre los años 1904 a 1909. En el año de 1873 en compañía de sus hermanos y empresarios del centro y norte del país, emprendieron una expedición por la frontera sur y la Cuenca Amazónica, inspirándolo en uno de sus más ambiciosos sueños: unir el Pacífico con el Atlántico a través de los Andes Nariñenses, la selva Amazónica y los ríos Putumayo y Amazonas.

En 1901 Rafael Reyes presenta la propuesta de la Integración Fluvial de Sur América en la II Conferencia Panamericana, celebrada en Ciudad de México, donde es recibida con gran entusiasmo e interés por los asistentes.

José María Navarrete, Presidente del Tribunal Superior del Sur, al posesionar como Primer Gobernador de Nariño a Don Julián Bucheli, le expresa "os toca abrirnos las puertas de la prosperidad y la grandeza; taladrar los contrafuertes de ese laberinto de cordilleras que nos oponen famosos antemurales;

---

<sup>5</sup> BICECA, Biblioteca Virtual, Carretera Interoceánica Sur, Disponible En: Web [www.bicusa.org](http://www.bicusa.org), (citado el 10 de diciembre de 2011)

<sup>6</sup> RED PAN-AMAZÓNICA, Enciclopedia libre, Comunidad de Práctica en Investigación en Sistemas y Servicios de Salud, Disponible En: Web <http://panamazonica.com>, (citado el 10 de diciembre de 2011)

y que nos obstruyen el paso a los mercados del mundo y a las Misiones Evangélicas, previo el establecimiento de la navegación fluvial y marítima, por aquella red hidráulica, en donde hemos de tomar los bajeles para surcar en ellos las agitadas aguas del orgulloso amazonas; de ese gigante de los desiertos de América".

El gobierno del presidente Rafael Reyes, contrata al Ing. Miguel Triana, para la elaboración del trazado de la vía que uniría a Tumaco con Puerto Asís, cuyo informe y legado es el libro: Por el sur de Colombia, "Excursión pintoresca y científica al Putumayo."

En 1918 el sacerdote capuchino Gaspar De Pinell y el Doctor Tomas Márquez, emprenden desde Pasto una expedición a Manaos con el fin de establecer contactos comerciales para la exportación de los productos Colombianos hacia la Amazonía brasilera.

Desde ese año y hasta 1995 no se encuentran registros de lo sucedido con respecto al proyecto pero las palabras del señor Edward André uno de los tantos viajeros extranjeros que recorrieron el territorio, pueden dar una pista de lo ocurrido durante ese periodo, él expreso: "Dio el señor Reyes conocimiento al publico del feliz éxito de su empresa en carta fechada el 16 de febrero de 1876 y publicada en Pasto poco antes de mi llegada; con razón se aconsejaba a los habitantes de Pasto la conveniencia de abrir una buena carretera hasta Mocoa. Los pastusos el 2 de abril de 1876 dieron al gobierno federal una subvención de doce mil patacones para llevar a cabo la obra y treinta mil a la compañía del Caquetá para construir la carretera de Mocoa. Pero sobrevinieron acontecimientos políticos, la revolución estallo y el estampido del trueno desvaneció la ilusión.<sup>7</sup>" Se refería a una de las guerras civiles que tuvo Colombia.

En la primera década del siglo XX, además de la guerra civil, sucede en el país un hecho trascendental en su vida económica, política y territorial: la separación del istmo de Panamá<sup>8</sup>, impulsada por los círculos imperialistas de Norteamérica interesados en construir un canal interoceánico. Ante la indiferencia de la oligarquía colombiana se consumó la separación y Norteamérica cobró el servicio expropiándole al pueblo panameño la zona del canal. La intervención norteamericana en Panamá marcó un nuevo rumbo en las relaciones colombianas, pues a pesar de la descarada intervención, los lazos económicos se fortificaron con Norteamérica a medida que se aflojaban con las potencias europeas. (Tirado Mejía.1991. p.129).

---

<sup>7</sup> BIBLIOTECA VIRTUAL, Tumaco Manaos, disponible en: <http://es.wikipedia.org>, (citado el 12 de diciembre de 2011)

<sup>8</sup> EUMED.NET, Enciclopedia Libre, Economía de Colombia, disponible en: <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/co/ronago-patria-boba.htm>,(citado el 12 de diciembre de 2011)

Las guerras fueron un factor determinante para que el proyecto se quedara estancado durante tantos años.

Ya para 1994, el Ing. Gerardo Rosero Pérez siendo presidente de la Corporación Panamazonia, por sugerencia del Ing. Mariano Ospina Hernández, retoma la investigación y recopila la información histórica y técnica del proyecto ideado por Rafael Reyes.

Actuando como secretario de obras públicas del Departamento de Nariño, Rosero Pérez, divulga el proyecto en escenarios nacionales e internacionales, donde organismos como las Naciones Unidas, se interesan de manera especial en el proyecto, por considerarlo estratégico para la paz y el desarrollo de la región sur Colombiana, considerada como la de mayor conflicto del país.

El 01 de Septiembre de 2000, Los Presidentes de los países de la región suramericana, en la Cumbre de Brasilia, suscriben la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, IIRSA.

Para el año 2002 se suscribe el Convenio COL/01/025 entre el Programa de Naciones Unidas Para el Desarrollo, el Ministerio de Relaciones Exteriores de la Republica de Colombia y la Agencia Colombiana de Cooperación Internacional, para dar inicio a la Asistencia Preparatoria de los estudios de Impacto Social y Productivo y de Competitividad del Corredor Sur Colombiano, su desarrollo operativo y análisis de la logística de transporte y comercio existente y requerido.

El pasado gobierno del presidente Álvaro Uribe Vélez, en un discurso ante el presidente del Brasil, José Ignacio Lula da Silva en Bogotá, califica este proyecto como "... una de las carreteras más importantes del continente, una carretera que será vital para la comunicación de Brasil con el Pacífico, una carretera vital para la comunicación de sectores del centro este de Colombia, de su sur, con el Occidente del país, con el mar Pacífico: la carretera San Miguel – Puerto Asís – Mocoa, variante de San Francisco – Pasto, para llegar por la ya construida al Puerto de Tumaco, sobre el Pacífico." <sup>9</sup>

Terminados los estudios para el 2008 se programó la obtención del crédito con el Banco Interamericano de Desarrollo - BID y la incorporación de recursos a INVIAS<sup>10</sup>. En ese mismo año, Colombia ejerce la presidencia de IIRSA y tiene la responsabilidad técnica de coordinar la ejecución y desarrollo de los Proyectos

---

<sup>9</sup> IIRSA, Biblioteca Virtual, Países suramericanos, disponible en: web [www.iirsa.org](http://www.iirsa.org), (citado el 13 de diciembre de 2011)

<sup>10</sup> WIKIPEDIA, Biblioteca virtual, COMUNICACIÓN Y CIUDADANIA, Disponible en: <http://panamazonia.org>, (citado el 13 de diciembre de 2011)

aprobados por los Presidentes de los países Suramericanos en la Agenda de implementación consensuada 2005 – 2010.

El 19 de octubre de 2009, el presidente, Álvaro Uribe Vélez, en un nuevo discurso ante inversionistas y empresarios brasileños en Sao Paulo, exaltó el papel de la integración entre ambas naciones, como un instrumento para cumplir los compromisos y preservarle al planeta la selva amazónica.

En aquella ocasión, el presidente Uribe le informa a su homólogo Lula que “Colombia está en pleno proceso de construir una gran carretera entre el puerto de Tumaco, en el Pacífico, y Puerto Asís, sobre el río Putumayo. Ya hay muchos trayectos construidos y ahora estamos en el proceso de abocar un tramo muy difícil: la variante del valle del río Sibundoy a Mocoa. Pero lo vamos a hacer”.

“... Quiero proponerle para los esfuerzos que debemos realizar en este año largo que resta de su Gobierno y en estos diez cortos meses que restan al que presido, el acuerdo para esa gran obra de infraestructura. Que Colombia aporte la carretera y todos los derechos de tránsito al Brasil, y que el Brasil nos ayude con la navegación entre el Amazonas y el Putumayo, a través del río Putumayo, concretamente entre el Amazonas y Puerto Asís, sobre el río Putumayo...”

La agenda de implementación 2005-2010 está constituida por un primer conjunto de 31 proyectos de integración (ver anexo No. B) acordados por los países a partir de los resultados logrados en la fase de planificación territorial y de ordenamiento de cartera de proyectos IIRSA y que por sus características tienen un alto impacto en la integración física de Suramérica y por ende incide de forma directa en el corredor intermodal Tumaco - Manaus - Belem Do Pará.

#### Adecuación del Puerto de Tumaco

En lo que respecta al proyecto Corredor Multimodal, el puerto de Tumaco presenta problema de sedimentación, lo que limita la profundidad y restringe el ingreso de las embarcaciones de gran calado, las cuales deben esperar a que haya marea alta para su arribo al muelle, mediante el proyecto se pretende alcanzar una mayor profundidad que pasaría de 2.5 metros a 7.3 metros.

Entre las actividades para alcanzar esta meta y dejar el puerto en óptimas condiciones se ejecutara la desviación del canal de acceso, construcción de una trampa de sedimentos y trabajos de mantenimiento del lecho para control de sedimentos.

En esta obra, El Instituto Nacional de Vías en los años 2004 y 2005, invirtió recursos por 2,5 millones de dólares para el dragado del canal de acceso al puerto, obra terminada en el 2005. De igual forma, ejecuto el mantenimiento del canal por un valor de 1 millón de dólares. Desde el 2005 se han venido ejecutando



## 9. MARCO SOCIOECONOMICO

Tumaco es el segundo puerto marítimo de Colombia en la costa pacífica, después de Buenaventura, la salida de Brasil al mercado del Pacífico por Tumaco, consolidaría a éste como puerto.

La economía Tumaqueña se basa principalmente en la agricultura, (palma de aceite, coco, cacao y frutales), forestal, pesca - acuicultura, ganadería y el turismo, que tiene entre sus atractivos sobresalientes, la cultura, la gastronomía, sus playas y la gran riqueza de fauna y flora.

El municipio de Tumaco cuenta con una población<sup>12</sup> (de acuerdo a las proyecciones del 2007) de 175.657 habitantes de los cuales 90.450 habitantes corresponde a la zona urbana, y 85.207 habitantes de la zona rural.

### 9.1 MARCO CONCEPTUAL<sup>13</sup>

El concepto de corredores multimodales no puede aplicarse de manera uniforme a las diversas vías identificadas en la geografía global, pues cada una de ellas es el resultado de particularidades geofísicas propias de su ubicación.

La globalización de la economía mundial ha generado una sensación de acercamiento geográfico. En este contexto, la logística tiene mucho que aportar, pues su evolución ha sido factor decisivo en las prácticas más eficientes de transporte entre los centros de producción y los de consumo que se encuentran en lugares apartados a lo largo y ancho del planeta.

¿Qué son los corredores intermodales?

Para este análisis sobre los corredores intermodales, es necesario introducir dos elementos que resultan básicos para entender su alcance: transporte intermodal y puentes terrestres.

---

<sup>12</sup> Resumen de Plan de Ordenamiento Territorial 2008-2019 Tumaco, Territorio Empresarial, Portuario, Biodiverso y Ecoturístico de Colombia. P. 5

<sup>13</sup> ARTÍCULOS SELECTOS Virtuales, Énfasis Logística, Disponible en: <http://www.dnalogistik.com/articulos/>, (citado el 20 de diciembre de 2011)

1. Transporte intermodal. Es el movimiento de mercancías en una y la misma unidad de carga, utilizando diversos modos sucesivos de transporte, sin manipulación de los bienes en el cambio de los modos.

Un ejemplo para el transporte intermodal es el transporte por barco a un puerto, desde donde los contenedores son cargados directamente a camiones o vagones de una terminal ferroviaria (o viceversa) para ser llevados a su destino final.

Desde el punto de vista tecnológico, las fórmulas intermodales cuentan con desarrollos innovadores tales como el doble estiba, piggy back, road railer, ferrobuzo y muchos otros, que permiten eficiencias extraordinarias, extrayendo de cada modo su desempeño óptimo.

2. Puentes terrestres. Se trata del concurso de tres elementos fundamentales: la infraestructura, la operación y los servicios. El uno sin los otros dos hace inviable cualquier intento de puente terrestre. A continuación, se describen las principales variantes:

**a) Microbridge.** Embarque desde el puerto de un país extranjero a un destino tierra adentro y viceversa. Ejemplo: Desde Venezuela en el puerto Carupano con destino a Buenaventura en Colombia, descargando en el puerto y conectando vía carretera hasta el destino final.

**b) Minibridge.** Embarque en un puerto en el país de origen con un destino a otro puerto en el país de destino y viceversa. Ejemplo: Desde el puerto Belém Do Pará en el Amazonas hasta el puerto de Tumaco en el pacífico con destino al país de China.

**c) Landbridge.** Embarque desde un país a otro, pasando por el territorio de un tercero a través de sus puertos y conectándose vía ferroviaria, Ejemplo: Desde Belém Do Pará pasando por el río San Miguel en el Putumayo (Colombia) para llegar a Quito en Ecuador, usando el sistema ferroviario.

#### Geografía y corredores intermodales

Una vez definidos los alcances del transporte intermodal y los puentes terrestres se define a los corredores intermodales como las rutas terrestres de un país que cuentan con características sobresalientes para la eficiencia de cadenas logísticas, principalmente:

- Conectividad en materia de infraestructura carretera y/o ferroviaria con los puertos. Nos referimos a una infraestructura moderna y eficiente. En el caso de las carreteras se trata normalmente de autopistas de altas especificaciones.

- Oferta de servicios identificados claramente como de alta calidad en el autotransporte y/o ferrocarriles.
- Presencia de puertos secos o terminales intermodales que facilitan la interfase ferroviario-carretera.
- Procesos aduanales simplificados y uniformes (por lo menos en vías de serlo).
- En general, que las diversas instancias de gobierno hayan incorporado como política pública el fomento de estas alternativas de transporte coadyuvando a su óptimo desempeño. En este se refiere a gobiernos nacionales cuando se trate de corredores entre dos o más países, o bien, a los locales cuando se trate de uno solo.
- Presencia de operadores logísticos capaces de integrar servicios. Se refiere a la capacidad del operador para generar un verdadero valor agregado en la integración de eslabones de la cadena logística. Aquí sobresalen las intermodal marketing companies, los agentes de carga y todos aquellos que se encuentren en una posición estratégica para ofrecer dichos servicios.
- Tal vez los componentes más importantes para entender plenamente el desarrollo de los corredores son las tecnologías intermodales y las de comunicación, pues en términos prácticos han hecho elástica la geografía tradicional.

¿Dónde están los corredores intermodales hoy?

En su trabajo “Corredores Interoceánicos Suramericanos” (Editorial Fimart; Lima, Perú 2006), Alberto Ruibal esquematiza el desarrollo de los corredores en diversas partes del mundo agrupándolos en europeos, euroasiáticos, medio - orientales, asiáticos, africanos, australianos, norteamericanos, centro y sudamericanos.

#### • Europeos

En Europa se pueden identificar al menos nueve corredores intermodales: tres corriendo de norte a sur y los demás en sentido horizontal. Destaca el que va de Helsinki (Finlandia) hasta Gdansk en Polonia, pasando por los tres países bálticos que se han sumado a la Unión Europea (Estonia, Letonia y Lituania). Este corredor cuenta con servicio tanto ferroviario como de autotransporte.

En segundo lugar, el corredor que en forma horizontal conecta a Berlín en Alemania con Novograd en Rusia y se extiende por más de dos mil trescientos kilómetros. Este corredor se conecta con otros puentes terrestres tan importantes como el transcasiático y transcaucásico.

Sobresale también el que inicia en Dresden-Nürnberg (Alemania) y llega hasta Estambul (Turquía). Este corredor tiene conexiones ferroviarias (cuatro mil cuatrocientos kilómetros), carreteras (tres mil setecientos cuarenta kilómetros) e intermodales. Luego de Alemania pasa por Praga (República Checa), Viena (Austria), Bratislava (Eslovaquia), Budapest (Hungría) y Arad (Rumania) donde se divide en dos ramales: uno sigue a Bucarest y Constanza en el Mar Negro; y el otro vía Vidin-Calafat (frontera rumano búlgara).

- Euroasiáticos

Tal vez uno de los corredores más espectaculares es el Transiberiano, pues ofrece un servicio de transporte de carga entre el Lejano Oriente y Europa, a través de la federación rusa y cubre una distancia de trece mil kilómetros contra los 21 mil por la ruta marítima vía el Estrecho de Malaca y el Canal de Suez. Con la puesta en operación en 1998 del servicio denominado Contenedor Expreso Este-Oeste que alcanza una velocidad máxima de 140 kilómetros por hora, se pueden recorrer 10 mil 380 kilómetros en un promedio de 11 días, constituyéndose en una dura competencia para la alternativa marítima.

- Mediorientales

El puente terrestre transcaucásico es un ejemplo de corredor típicamente intermodal que incluye porciones ferroviaria-marítima-ferroviaria/carretera siguiendo el recorrido Asia-Europa. En Asia inicia en el puerto de Lianyungang y sigue en Alma Ata (Kazajistán). Aquí se presentan dos alternativas: una que termina en el Golfo Pérsico (ferroviaria) y la otra que arriba al Mar Negro (ferroviaria-marítima-ferroviaria/carretera-marítima-ferroviaria/carretera) y continúa para el resto de Europa (marítima-ferroviaria/carretera).

- Africanos

Los corredores transafricanos unen por vía terrestre la costa oriental de África en el océano Índico con la costa occidental africana en el Atlántico y son: Angola-Tanzania, Angola-Mozambique, Namibia-Mozambique, Namibia-Sudáfrica. Estos corredores serán complementarios a los corredores sudamericanos por ser en ambos casos del tipo interoceánico o transcontinental.

- Asiáticos

En el Lejano Oriente, se encuentran principalmente dos puentes terrestres. El transtailandés y el transmalasio-tailandés. El primero prevé unir ambas costas del país a través de la Península de Malaca y en el cual se proyecta construir dos terminales de contenedores de aguas profundas a cada lado, una autopista de alta velocidad y un ferrocarril con carros portacontenedores de doble estiba. El

segundo implementa un corredor binacional en dirección norte-sur, a través de la Península de Malaca y ofrecerá un servicio trimodal ferro-carretero-ducto.

- Australianos

En Australia se dan dos corredores transaustralianos que cruzan del este al oeste y del sur al norte. En el primer caso (que va de Sídney a Perth) circulan los famosos road trains; y el segundo (de Adelaida-Alice a Springs-Darwin) forma parte de la Austral Aia Trade Route que conecta intermodalmente Melbourne a Singapur en tres días en lugar de los 15 por la vía marítima.

- Norteamericanos

En Norteamérica probablemente se dan los ejemplos más importantes por el flujo de carga y por su longitud, sólo después del transiberiano: el transcanadiense atiende el tráfico desde el Lejano Oriente hasta Europa, con un tiempo de tránsito de 28 a 40 días. Mientras que el transestadounidense opera tres puertos en el Atlántico, Miami con conexiones marítimas o aéreas hacia los países del Caribe y Sudamérica; Houston con conexiones ferroviarias hacia México, y marítimas con el Caribe y Nueva York que continúa con conexiones marítimas para Europa.

Los puertos que se emplean en el Pacífico son, por el norte, Seattle; y por el Sur, Oakland, San Francisco, Los Ángeles y Long Beach. Y en algún futuro (tal vez no tan lejano) Punta Colonet.

- Centro y sudamericanos

Los puentes terrestres de Centroamérica son ideas que se han venido forjando tan sólo como iniciativas sin haberse implementado hasta el presente ninguno de los proyectos concebidos. Destaca el esfuerzo salvadoreño con el puerto La Unión en el Golfo de Fonseca, que se unirá con el Puerto Cortés en Honduras a 371 kilómetros de distancia y con un tiempo de tránsito estimado en ocho horas.

Igualmente, en Sudamérica las cosas no parecen tan fáciles. Quienes viven en la mayor parte de Europa y de los Estados Unidos, rara vez pueden imaginar la dimensión de accidentes orográficos del mundo como los Andes sudamericanos, pues casi todos los corredores sudamericanos topan con esa pared montañosa.

No obstante lo anterior, la variable fluvial es sin duda la que mayor potencial ofrece en los futuros corredores intermodales sudamericanos. Un ejemplo de ello son los esfuerzos desplegados por el gobierno de Colombia para convertir el Río Magdalena en la columna vertebral del intermodalismo en ese país.

## 9.2. MARCO LEGAL

En este punto se hará mención a la normatividad nacional y regional que fue consultada y analizada para la elaboración del presente estudio.

Este proyecto hace parte de un paquete de Iniciativas de Integración Regional de Sur América – IIRSA, diseñadas por los países suramericanos.

En ese sentido su MARCO LEGAL para el caso de Colombia, se soporta en los documentos:

**a)** Conpes 3609, importancia estratégica del proyecto “desarrollo Vial del sur de Colombia”. Este documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social – Conpes, la declaración del proyecto “Desarrollo Vial del Sur de Colombia” que comprende los corredores Tumaco – Pasto – Mocoa – Puerto Asís, incluida la construcción de la Fase I de la variante de San Francisco – Mocoa, el corredor Aeropuerto (Cano) – Mojarras – Popayán, a cargo del Ministerio de Transporte y del Instituto Nacional de Vías – Invías, como de importancia estratégica para la consolidación de la red vial del país, en consonancia con lo expuesto en la Ley 819 de 2003, el Decreto 4730 de 2005.

**b)** Por su parte y de forma complementaria, el documento Conpes 3272 de 2004 contempla la rehabilitación y mantenimiento integral del corredor Rumichaca – Popayán, con un programa de inversiones que se adelantó en el periodo 2005 – 2009.

**c)** De otro lado, El Conpes 3391 de 2005, reconoce la importancia estratégica del proyecto vial Rumichaca – Pasto – Chachagüi y recomienda su desarrollo a través del sistema de concesión, para lo cual el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Concesiones – INCO, adjudicaron el contrato de concesión en el año 2006.

**d)** Por su parte el CONPES 3547,<sup>14</sup> establece el Plan Nacional de Logística, como respuesta a la necesidad de fortalecer los lazos comerciales con los mercados externos, pensar en grande y ser competitivos. Conviene precisar que no sólo la competitividad del aparato productivo, sino también buena parte de los desarrollos futuros dependerán, definitivamente, de la adopción impostergable de un verdadero sistema de transporte multimodal. El mundo entero lo utiliza como factor clave de competitividad. Más del 60% del transporte europeo se acoge al

---

<sup>14</sup> CÁMARA COLOMBIANA DE LA INFRAESTRUCTURA, Multimodalismo factor clave de competitividad, disponible en: [http://www.infraestructura.org.co/noticiasprincipales.php?np\\_id=293](http://www.infraestructura.org.co/noticiasprincipales.php?np_id=293), citado el 23 de diciembre de 2011.

multimodalismo, mientras en el país sólo es multimodal el 1.5% del sistema de transporte.

Se puede observar que para el consejo Nacional de Política Económica y Social, el proyecto es promisorio ya que son los sistemas integrados de infraestructura los que dinamizan la economía y promueven el desarrollo de un país, pero para ello se debe combinar de manera eficiente los diferentes sistemas de transporte sea este marítimo, fluvial, terrestre, o férreo.

En el Plan Nacional de Desarrollo 2006–2010

e. En el Plan Nacional de Desarrollo 2006–2010 “Estado Comunitario: desarrollo para todos”, adoptado mediante Ley 1151 de 2007, estableció el programa de Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad – CACC, cuyo objetivo es consolidar una red de transporte articulada, que facilite la movilidad de bienes y pasajeros hacia los centros de producción, los centros de consumo y los corredores de comercio exterior. En dicho programa se identificó el corredor Brasil – Pacífico, a través de la vía Tumaco – Pasto – Mocoa – Puerto Asís, como un proyecto estratégico para la consolidación de la competitividad del sur del país.

f. El Gobierno Nacional definió en el Documento Conpes 3527 de 2008 la Política Nacional de Competitividad y Productividad basada en 15 planes de acción, dentro de los cuales se identificó el desarrollo continuo de la infraestructura de transporte y la logística como una de las estrategias para la conformación de sistemas de transporte complementarios, orientados al servicio e integrados a la economía global.

En cumplimiento del artículo 23 del Decreto 4730 de 2005, el Consejo Superior de Política Fiscal – CONFIS, en la sesión del día 24 de agosto de 2009, avaló fiscalmente la ejecución del proyecto:<sup>15</sup> PROYECTO DEL CORREDOR VIAL PASTO – MOCOA, VARIANTE SAN FRANCISCO – MOCOA (CO-L1019) que en lo concerniente en términos legales medio ambientales, no requiere consulta previa a las comunidades indígenas, según certificaciones del Ministerio del Interior No. 4805 de 15/11/02 y No.- 5 -318 del 11/12/02. Más sin embargo, la ejecución de las obras requerirá que el Ministerio de Ambiente otorgue una Licencia Ambiental, con base a la aprobación de complementación al Estudio de Impacto Ambiental - EIA, incluyendo la sustracción de la faja referente al derecho de vía del área total de la reserva forestal.

---

<sup>15</sup> MONOGRAFÍAS.COM, Corredor Vial Pasto-Mocoa, Variante San Francisco – Mocoa, Disponible en: <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=1469791>, (citado el 26 de diciembre de 2011).

g. El plan de Desarrollo del presidente Juan Manuel Santos expone que desde el punto de vista de la articulación de Putumayo y Nariño es importante el eje Puerto Asís - Mocoa - Tumaco, como parte del Eje de Integración Amazónico IIRSA, que en el futuro conectará el Atlántico con el Pacífico, y contribuirá a fortalecer la integración y el desarrollo fronterizo con Perú y Ecuador.

Por otro lado, dado que Tumaco es un puerto mercante existe una buena oportunidad de desarrollo al respecto, ya que a través de los puertos marítimos, en 2009 se movilizó el 63% de las exportaciones en dólares y el equivalente al 95% de la carga total de comercio exterior colombiano.

Esto indica que existen retos y oportunidades para los puertos en Colombia,<sup>16</sup> en términos de prestación de servicios de valor agregado a líneas navieras, de atención a barcos de mayor capacidad y de generar economías de escala en fletes para la carga doméstica.

Dado lo anterior se promoverá la adecuación de la infraestructura portuaria, y se buscará su eficiencia operativa, teniendo en cuenta las especificidades de instalaciones y servicios que requiere cada tipo de carga, adelantando entre otras acciones la ampliación de la capacidad, profundización y mantenimiento de los canales de acceso a los puertos públicos marítimos de propiedad de la Nación – Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, Buenaventura, Tumaco y San Andrés–. Para esto se evaluará entre otras fuentes de financiación la inversión privada, cargos a los usuarios por paso en los canales, recursos públicos y privados provenientes de actores locales y regionales.

h. “En atención al CONPES 3611 de 2009, mediante el cual se aprueba el Plan de Expansión Portuaria 2009-2011 denominado “Puertos para la Competitividad y el Desarrollo Sostenible”, para impulsar y adelantar los estudios de prefactibilidad de nuevos puertos marítimos necesarios para la movilización los crecientes flujos de comercio exterior y su potencial interconexión a través de una línea férrea interoceánica.

---

<sup>16</sup> Tomado del Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 Prosperidad para todos página 210

## **10. EL NUEVO ESTATUTO ADUANERO Y SUS IMPLICACIONES EN EL PRESENTE ESTUDIO**

De otra parte, La Dirección de Aduanas e Impuestos Nacionales viene trabajando en la modificación del decreto 2685 de 1999 para dar origen al Nuevo Estatuto Aduanero. Mediante decreto 1769 de 21-05-2010, que busca responder a la necesidad de dar cumplimiento al Convenio Internacional para la simplificación y Armonización de los regímenes aduaneros, y entrar en sintonía con las directrices impartidas con la organización Mundial de Aduanas.

Este cambio es necesario ya que países como Colombia, Brasil, y Perú están en la ruta de ingreso a la OCDE, (*organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico*), esta organización de cooperación Internacional, que coordina políticas económicas y sociales, agrupa a los países más avanzados y desarrollados del planeta.

También el Nuevo Estatuto Aduanero regula el OEA, (*Operador Económico Autorizado*) para que existan procesos seguros en operaciones de comercio internacional, para que los tramites e inspecciones de mercancías sean menores y más seguras. Para ello es necesario que se adelanten acuerdos con otros países como Estados Unidos, anotando que el tratado de libre comercio recientemente firmado, ayudara en la aplicación de sistemas de seguridad en determinados productos con el fin de disminuir el contrabando.

Igualmente se da un lugar importante a las Zonas Económicas Especiales de Exportación, que pretenden impulsar los procesos productivos y la prestación de servicios para exportación. Para el caso de Tumaco se hace necesario el ajuste de normas que garanticen las operaciones de comercio, disponer de una adecuada infraestructura física, sistemas y dispositivos que garanticen la seguridad de las mercancías y el control aduanero.

Entre los estímulos a los usuarios de las zonas Económicas Especiales de Exportación se encuentra la reducción al 15% del impuesto a la renta sin tener en cuenta el volumen de exportaciones realizadas.

## **11. DISEÑO METODOLOGICO**

### **11.1. METODO DE INVESTIGACIÓN**

La metodología para esta investigación se basa principalmente en obtener, estudiar y analizar la distintas informaciones relacionada con el proyecto Corredor Intermodal Belém Do Pará – Manaos - Tumaco; la cual se obtendrá de diversas fuentes como la internet, las oficinas de planeación municipal y departamental, Planeación Nacional, Ministerio de Transporte, Instituto Nacional de Vías, además de consultas directas a expertos locales y regionales, entre otras.

Una vez recopilada la suficiente información se revisara su pertinencia, se sistematizara y posteriormente se analizará y evaluará los beneficios - oportunidades o amenazas y riesgos que puede generar en su debido momento el proyecto para los sectores económicos y sociales del municipio de Tumaco.

Con la información obtenida, se identificaran y señalaran los principales ajustes que el municipio de Tumaco debe iniciar en su ordenamiento al territorio, infraestructura de servicios, políticas públicas y demás, para el aprovechamiento económico y social de las oportunidades del proyecto intermodal Tumaco – Manaos – Belem Do Pará. También se aspira a poder revisar las proyecciones actuales del proyecto y los requerimientos faltantes para convertirlo en un real y efectivo intermodal

Para todos los casos y en lo posible, se buscara la identificación de estadísticas e indicadores que cuantifiquen las posibles ofertas y demandas, oportunidades y/o amenazas para el territorio, con motivo de la puesta en marcha del proyecto intermodal Tumaco – Manaos – Belem Do Pará.

### **11.2. METODO DE ESTUDIO**

Puesto que es un método inductivo, que va de lo particular a lo general, el proyecto se basa principalmente en analizar las variables implicadas en este estudio tales como la inversión, el empleo y como inciden estos en la calidad de vida y cultura de la comunidad Tumaqueña.

### **11.3. POBLACIÓN Y MUESTRA**

Para la consulta a actores locales y regionales, se tomo 25 entidades representativas del municipio de Tumaco, en las cuales se procedió a realizar las respectivas encuestas y entrevistas a sus gerentes y representantes. Ante la limitante de las 25 inicialmente prevista, sólo se pudo trabajar con 20 de ellos.

Para determinar el tamaño de la muestra se tuvo en cuenta las entidades que pudieran proporcionar información con respecto al proyecto Corredor Intermodal, tomando en consideración la representatividad de las empresas en el municipio, la trayectoria empresarial, la importancia económica en el mercado local, nacional e internacional y su incidencia en las políticas públicas locales y regionales.

### **11.4. TECNICAS E INSTRUMENTOS PARA LA RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN**

Se procedió a utilizar la encuesta y entrevista como método para obtener información directa de actores representativos de la región, sobre actitudes, opiniones y sugerencias acerca del corredor intermodal Tumaco - Manaos - Belem Do Pará y sus implicaciones en el desarrollo socioeconómico del municipio de Tumaco.

**11.4.1. Fuentes primarias.** Esta información fue obtenida por la autora, para cumplir con los objetivos propuestos en el proyecto Corredor Intermodal Tumaco – Manaos - Belem Do Pará. Para ello se procedió a realizar entrevistas dirigidas con encuestas a los actores más representativos de la región, para poder emplear análisis estadísticos y obtener datos más precisos sobre la importancia del proyecto.

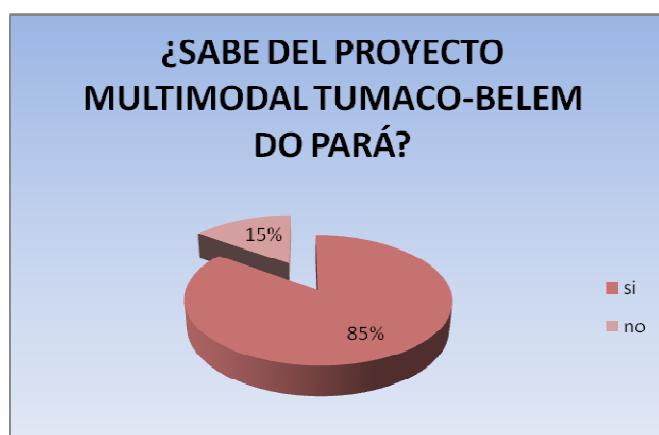
**11.4.2. Fuentes secundarias.** Esta información es dada por el entorno, es decir se recurrió a distintas fuentes de información disponibles en internet; el Plan de Ordenamiento Territorial de Tumaco, Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, documentos CONPES, decretos como el 2817 de 91,(zona de régimen especial aduanero), 191 de 2005 (Ley de Fronteras) decreto 045 de 2003 (Zona Económica Especial de Exportación), otros.

### 11.5. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS PARA EL ANÁLISIS DE INFORMACIÓN.

Una vez realizadas las encuestas y entrevistas se procedió a analizar la información pertinente haciendo uso de programas disponibles como Excel, para tabulación de datos y Word para el análisis de los mismos.

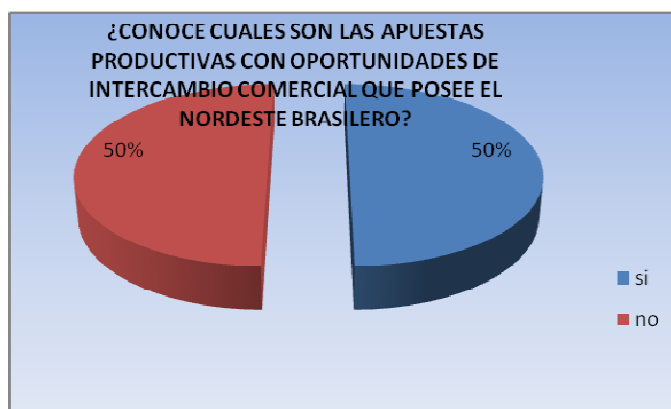
Los resultados obtenidos de las encuestas y entrevistas se expresan con las siguientes estadísticas:

A la pregunta ¿Sabe del proyecto multimodal Tumaco-Belem Do Pará?

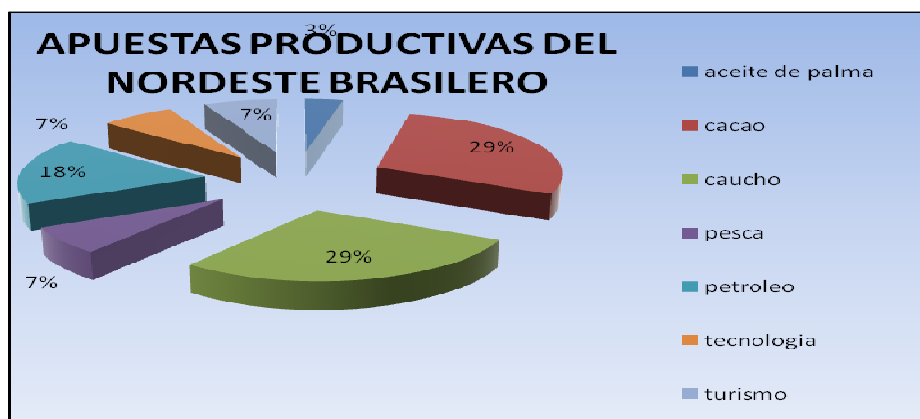


El 85% afirmó saber del proyecto, y que se ha informado del tema por los medios de comunicación. El otro 15% de los encuestados demostró no tener conocimiento alguno sobre tema, lo que señala la necesidad de informar más sobre él.

2. ¿conoce cuales son las apuestas productivas con oportunidades de intercambio comercial que posee el nordeste Brasileiro?



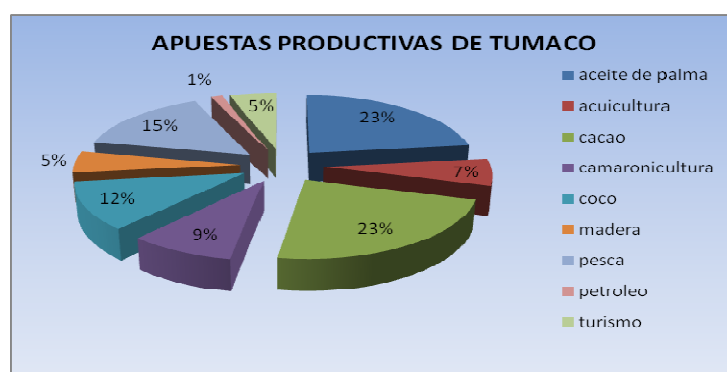
El 50% afirmó que no estaba informado de cuáles eran las apuestas productivas de Brasil, o que no había escuchado sobre el tema. El otro 50% de los encuestados afirmó tener conocimiento del tema y resalto las apuestas productivas con intercambio comercial de Brasil:



De esto se puede inferir que Tumaco comparte productos con Brasil, como la pesca, cacao, palma de aceite, yuca y turismo que son productos con alta demanda en el mercado internacional y que podrían convertirse en oportunidades de intercambio comercial, en alianza con Brasil hacia otros países, dado los mejores niveles tecnológicos de Brasil y su acceso a mayores mercados.

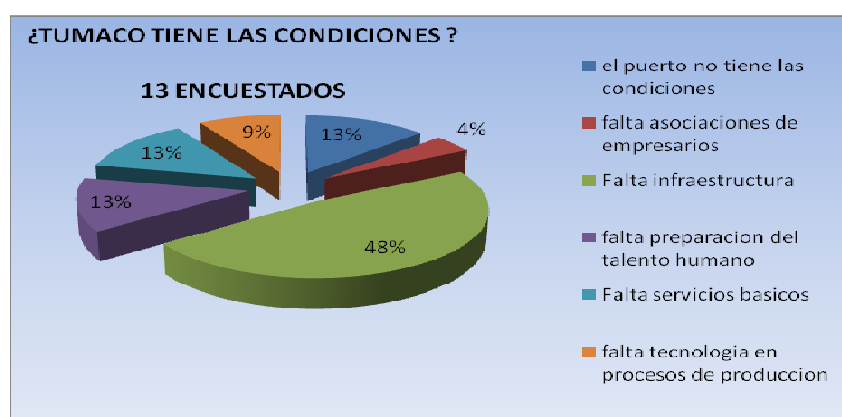
3. ¿Conoce cuales son las apuestas productivas del municipio de Tumaco, que puedan ser competentes con el mercado de Brasil y/o que puedan ser potenciadas para el comercio internacional con la implementación del intermodal?

La respuesta a esta pregunta considera que el 23% es la palma de aceite y el cacao, seguido del 15% con pesca y un 12% coco.

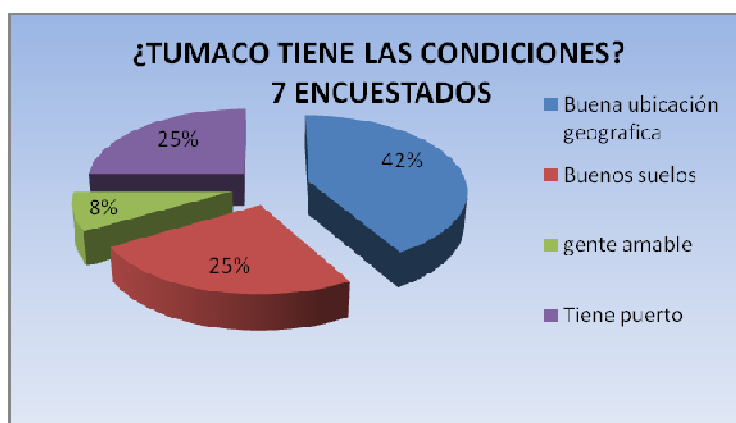


4. ¿Cree usted que el municipio de Tumaco tiene las condiciones para aprovechar las oportunidades que pueda traer consigo el proyecto multimodal Tumaco-Belem Do Pará?

Ante este interrogante, el 48% manifestó que a Tumaco le falta mucho en materia de infraestructura; El 13% de los encuestados dice que el puerto no tiene las condiciones para recibir grandes embarcaciones y en igual proporción considera que Tumaco no satisface las necesidades básicas de sus pobladores. De otra parte, el 13% afirmó que falta preparación de talento humano; El 9% la necesidad de implantar tecnologías de punta en los procesos de producción y finalmente el 4% cree que falta empresarismo asociativo.

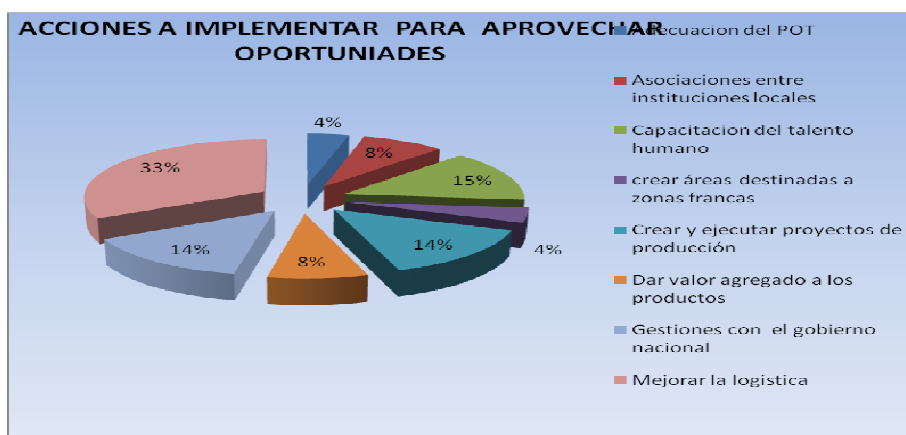


Como contraparte a las posiciones negativas, se tiene a otros que consideran que Tumaco si cuenta con las condiciones básicas para el aprovechamiento del multimodal, destacándose siete (7) de los encuestados, de los cuales el 42% que lo sustenta en la buena ubicación geográfica del municipio, que le brinda ventajas comparativas para la salida de productos de la región a otros países. El 25% opina que Tumaco posee buenos suelos para el cultivo de productos agrícolas, otro 25% considera importante el puerto mercante que se posee para movilizar el comercio de la región, y finalmente el 8% considera la calidad humana de sus pobladores.



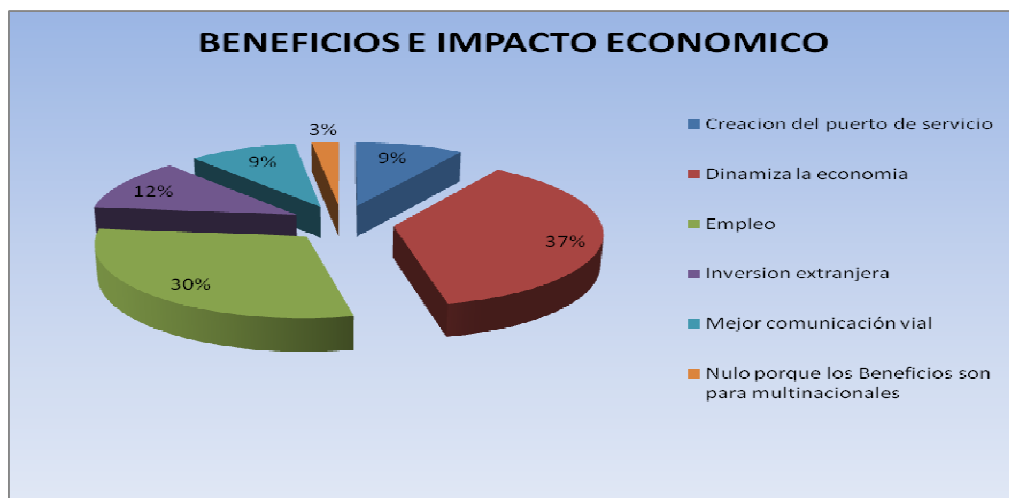
5. ¿Qué acciones cree usted deben ser implementadas por el municipio para aprovechar las oportunidades del multimodal Tumaco- Belem Do Pará?

A este aspecto, el 33% respondió que se debería mejorar la logística; el 15% cree que sería importante capacitar el personal con perfiles pertinentes para la aplicación en actividades que se deriven del proyecto; el 14% considero importante la creación y ejecución de proyectos productivos, en igual proporción afirmaron que es importante que las entidades gubernamentales locales deben gestionar ante el gobierno nacional mayores inversiones para la región; un 8% sugiere la necesidad de asociación de las instituciones locales; otro 8% respondió que sería interesante que se aplique transformación de la materia prima. Un 4% considero que se deberá adecuar el Plan de Ordenamiento Territorial, para que se incluya el proyecto en este plan y ajustarlo para atender las necesidades del mismo y finalmente el 4% restante concluyo que se deberá crear áreas especiales para destinarlas a Zonas Francas, Centros de Logística y Parques Empresariales entre otras.



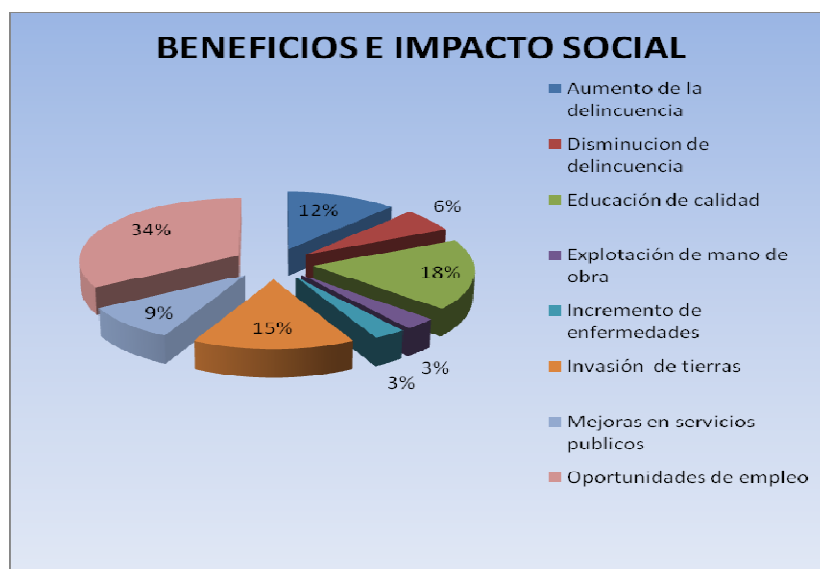
6. ¿Que beneficios e impacto generaría el corredor intermodal en los sectores: Económico, social, ambiental, cultural del municipio de Tumaco?

Los actores consultados en su mayoría, un 37% considera que el Multimodal dinamizaría la economía del municipio, complementado con un 30% que respondió manifestando que se generaría un incremento en la generación de empleo. Otros, un 12% consiera que se incrementaría la inversión extranjera, un 9% que se crearía un puerto de servicios, en igual proporción cree que se mejoraría la comunicación vial y finalmente el 3% dice que los beneficios economicos serian nulos ya que los beneficios serian para las multinacionales.

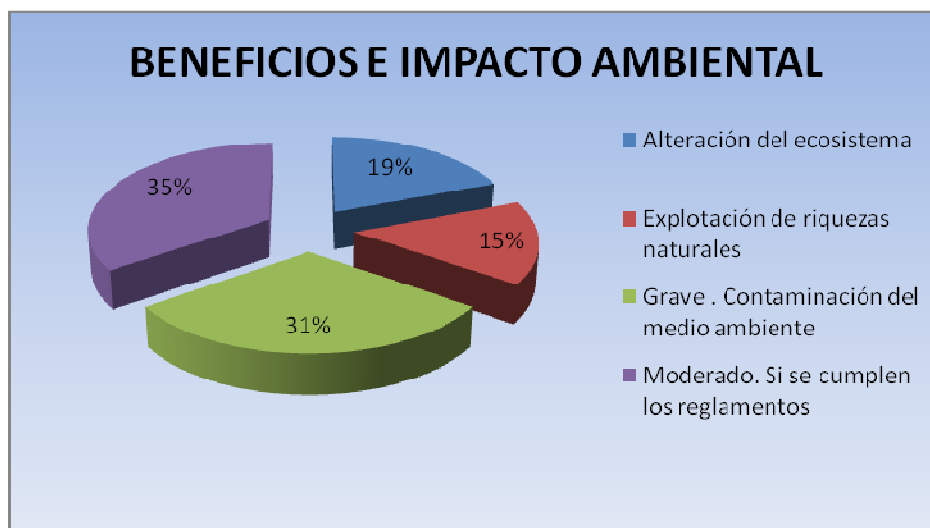


En cuanto al componente social, de forma positiva el 34% cree que existirá mas oportunidades de empleo y el 18% afirma que se mejoraria la calidad de la educación; el 9% que se mejoraria los servicios publicos y el 6% que la delincuencia se reduciria.

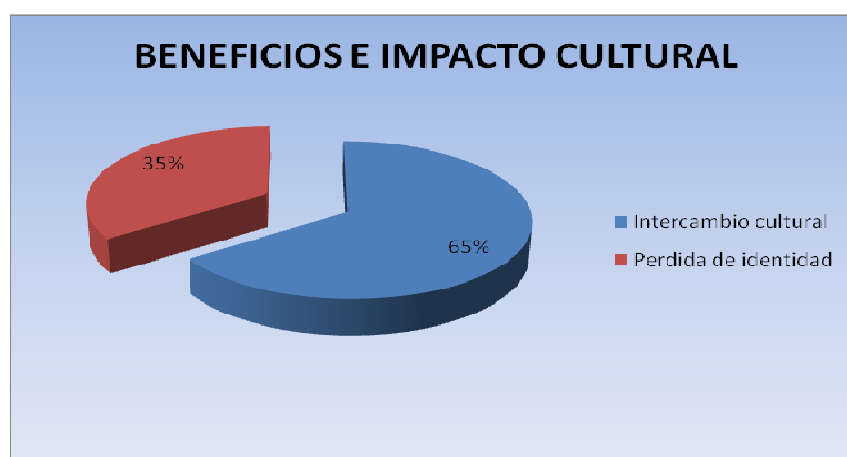
Por el contrario, el 15% cree que se daria invasion y presión sobre la tierra; un 12% contesta que la delincuencia se incrementaría; el 3% dice que se explotaria la mano de obra y finalmente el 3% opina que las enfermedades se incrementarian.



Desde el punto de vista ambiental, el 35% dijo que la contaminación ambiental sería moderada, el 31% que el impacto sería grave, el 19% que se alteraría los ecosistemas y el 15% respondió que se explotaría las riquezas naturales.



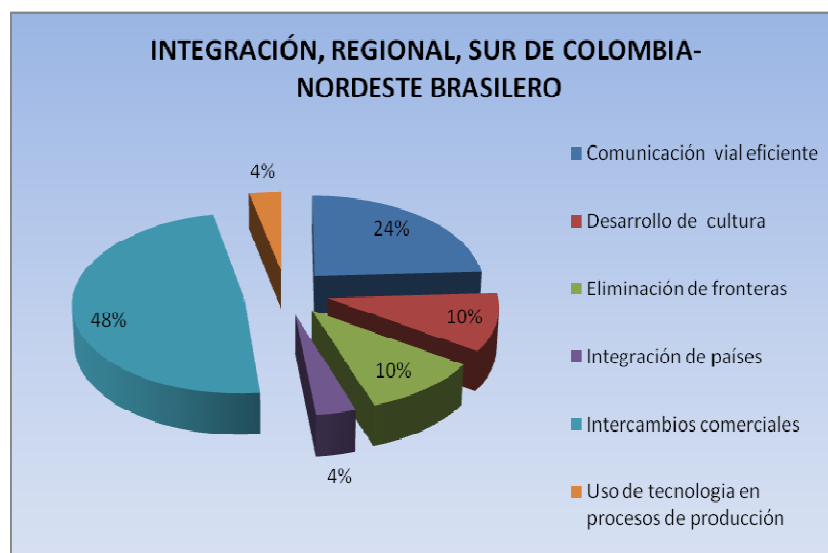
En cuanto al componente cultural, los encuestados reducen sus opiniones a dos: el 65% cree que se daría un intercambio de culturas y el 35% en que se perdería de identidad de sus pobladores.



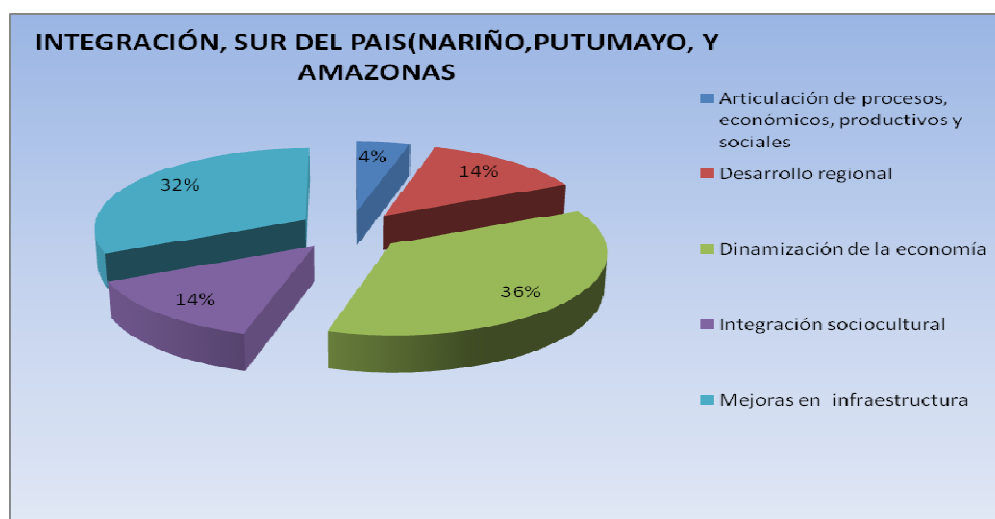
6. ¿De qué forma cree usted que la implementación del proyecto multimodal Tumaco Belem Do Pará puede ayudar a la integración regional?

El 48% respondió que con la implementación del proyecto se producirían y mejorarían los intercambios comerciales con Brasil, Venezuela, Ecuador y Perú entre otros. El 24% cree que se mejoraría la comunicación vial, el 10% que se

eliminarían las fronteras, el 10% que se desarrollaría la cultura local, el 4% respondió que esto haría fácil la integración de los países y en igual proporción, estuvo de acuerdo en que se mejoraría el uso de más y mejores tecnologías en los procesos de producción.

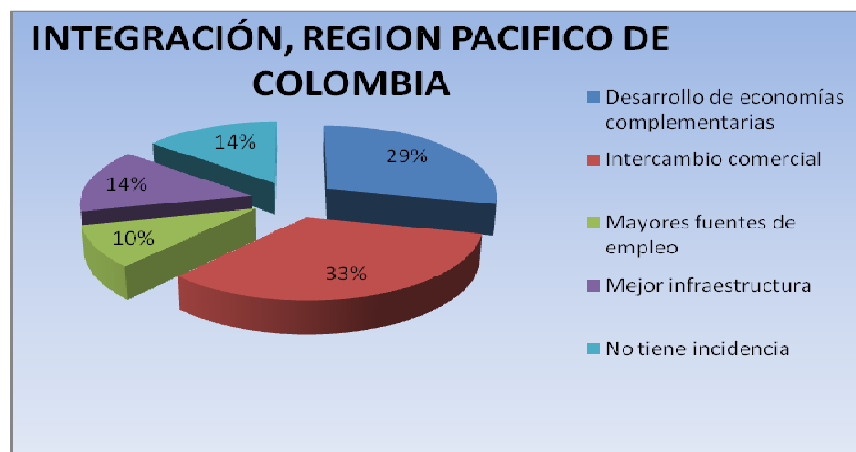


En lo concerniente al proceso de integración del sur del país, el 36% concluyó que se dinamizaría la economía de esta región, el 32% respondió que se mejoraría su infraestructura, el 14% que contribuiría al desarrollo económico regional, un 14% que se daría una integración sociocultural y por último un 4% que se articularían los procesos económicos, productivos y sociales.

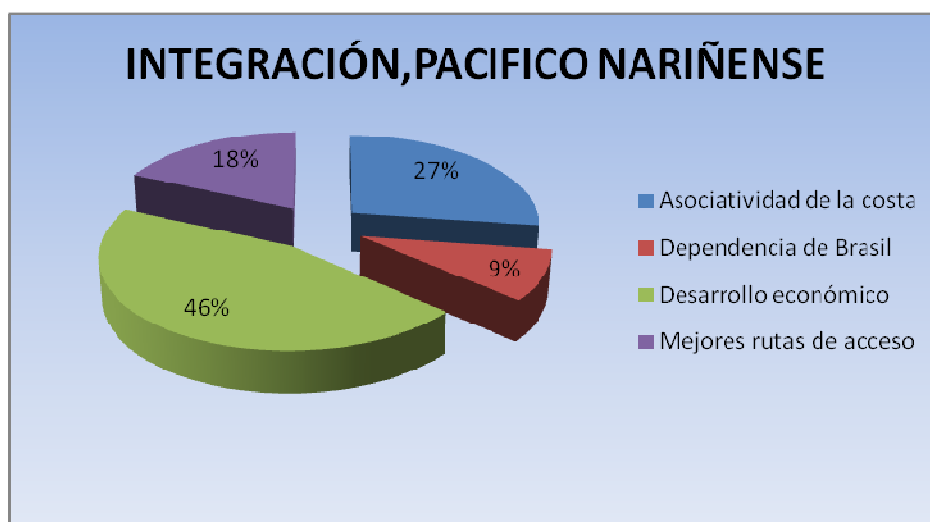


Para el caso de la Región Pacífico Colombiano, un 33% se cree que el Multimodal Belem Do Pará – Manaus – Tumaco generaría un incremento en el intercambio

comercial, el 29% respondió que se desarrollarían sus economías, 14% opinó que contribuiría a mejorar la infraestructura, un 10% espera que se generen más fuentes de empleo y el 14% cree que no tendría incidencia alguna.



Para el caso del Pacífico Nariñense, el 46% estuvo de acuerdo en que se mejoraría el desarrollo económico de esta parte del departamento, el 27% respondió que se podría generar procesos de asociatividad entre las incipientes empresas existentes, el 18% respondió que se tendrían mejores rutas de acceso y finalmente, el 9% consideró que se podría generar una dependencia del Brasil para el desarrollo económico del territorio.

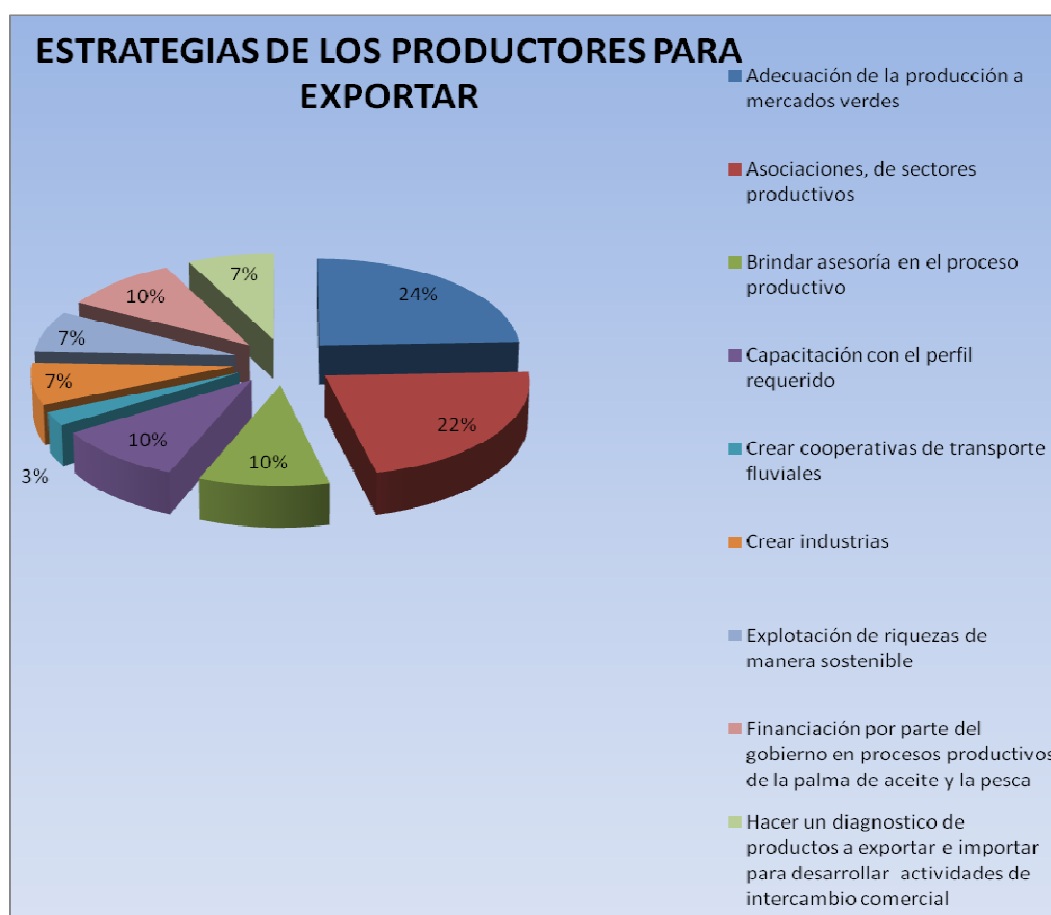


8. ¿Que estrategias sugiere usted, deben ser implementadas por los productores de la región para exportar sus productos a otros mercados?

En cuanto a las estrategias sugeridas para que los empresarios del territorio aprovechen el proyecto para la colocación de sus productos en los mercados

internacionales, el 24% respondió que se podría orientar la producción a mercados verdes; el 22% ve la necesidad de generar procesos asociativos de los sectores productivos; el 10% destacó la importancia de brindar asesoría y acompañamiento a los procesos productivos, de transformación y comercialización, un 10% cree importante capacitar y formar talento humano en carreras pertinentes a las oportunidades del medio y del mercado. El 10% opina que se debería crear mejores mecanismos para financiar sectores productivos como la palma de aceite y la pesca. El 7% sugiere que primero sería importante realizar un diagnóstico de los productos que se pueden exportar y de los que se puedan importar para con ello estructurar un plan de apuestas productivas y comercial. El 7% considero necesario, la creación de industrias con base en las oportunidades de mercado, otro 7% destacó la importancia de explotar las riquezas de manera sostenible y finalmente el 3% de los encuestados respondió que es necesario crear cooperativas de transporte fluviales.

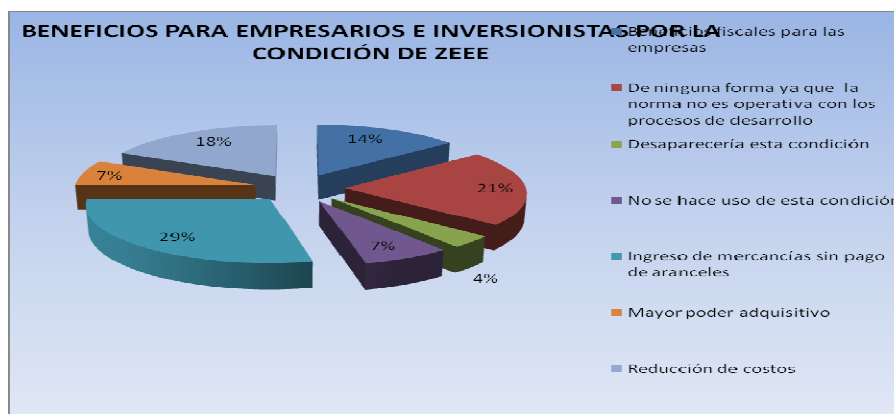
De otra parte, el 7% sugiere que primero sería importante realizar un diagnóstico de los productos que se pueden exportar y de los que se puedan importar para con ello estructurar un plan de apuestas productivas y comercial. El 7% considero necesario, la creación de industrias con base en las oportunidades de mercado, otro 7% destacó la importancia de explotar las riquezas de manera sostenible y finalmente el 3% de los encuestados respondió que es necesario crear cooperativas de transporte fluviales.



9. ¿Cómo podrían beneficiarse los empresarios e inversionistas por la condición especial de Tumaco como ZEEE (Zona Económica Especial de Exportación)?

El Decreto 045 de 2003 creó las Zonas Económicas Especiales de Exportación y en su momento se generó en Tumaco una dinámica institucional, social y empresarial para implantar en el municipio unidades productivas generadoras de empleo y de ingresos para el territorio, mas sin embargo, las exigencias de dicha norma no permitió el establecimiento de ninguna empresa, en especial, por no disponer de la capacidad financiera local.

La posibilidad de contar con la salida de Brasil al mercado del Pacífico por Tumaco, reabre estas posibilidades y en ese sentido, de los actores encuestados, el 29% cree que los beneficios que recibirían los empresarios e inversionistas sería el ingreso de mercancías sin el pago de aranceles. El 21% opina que no habría beneficio alguno ya que la misma norma no es operativa con los procesos de desarrollo. En esta consulta se pudo detectar que muchos desconocen la norma y no saben cómo aplicarla en el proceso de exportación. El 18% estuvo de acuerdo en que reduciría drásticamente los costos de los productos en el mercado; un 14% de los encuestados consideraron que el beneficio sería en materia fiscal para las empresas, un 7% respondió que habría mayor poder adquisitivo, un 7% creen que los empresarios e inversionistas no hacen uso de esta condición y el restante 4% opino que seguramente desaparecería esta condición especial que posee Tumaco.



10. ¿Cómo podrían beneficiarse los empresarios e inversionistas por la condición especial de Tumaco como Zona de Régimen Especial Aduanero?

El Decreto 2817 de 1991, quizás ha sido desde el punto de vista tributario la medida más utilizada en el municipio, de forma especial por los empresarios de la Palma Aceitera, en su momento los de la Camaricultura y en menor proporción por la población civil. Al consultar a los actores sobre esta herramienta de estímulo tributario, se obtuvo las siguientes respuestas: El 45% respondió se reducirían el

pago de aranceles a la importación; el 27% cree que se generaría bajos costos de importación de vehículos y otros productos, el 23% opina que la norma no es operativa y el 5% cree que favorece la inversión extranjera.



## 12. ENTREVISTAS A PERSONAS REPRESENTATIVAS DE LA REGIÓN

A continuación se destacan algunas opiniones importantes recogidas en las entrevistas que se realizaron a personas representativas de la región, como es el caso de la Doctora Zaida Mosquera Patterson de la Cámara de Comercio de Tumaco, quien manifestó que “el proyecto sería bueno en la medida que las condiciones se den, es decir que existan servicios básicos, que en el municipio no los hay, que los decretos y las normas sean operativas y se usen para el beneficio de la región, ya que Tumaco cuenta con muchos títulos pero de poco o nada han servido para la región”

En cuanto a si cree que el municipio tiene las condiciones para aprovechar las oportunidades que pueda traer consigo el proyecto multimodal Tumaco-Belem Do Pará, considera, que “no está preparado, dado que la capacidad portuaria es poca, no hay procesos de producción y Brasil tiene más y mejor infraestructura”, y que entre las acciones que deben ser implementadas por el municipio para aprovechar las oportunidades que se pudieran generar con el proyecto, se destaca la “realización acciones entre instituciones, para educar a la gente para ese perfil”

Mayor Juan Carlos Patiño Gómez, Director DIAN - Tumaco:

“No he escuchado mucho acerca del proyecto pero opino que sería interesante y un reto para el municipio”

¿Cree que el municipio tiene las condiciones para aprovechar las oportunidades que pueda traer consigo el proyecto multimodal Tumaco-Belem Do Pará?

“No cuenta con las condiciones, se están creando muchas inquietudes al respecto, pero con la implementación del proyecto se deberán crear las condiciones”

¿Que acciones deben ser implementadas por el municipio para aprovechar las oportunidades que se pudieran generar con el proyecto?

“que el plan de desarrollo de la presidencia se cumpla, incluidos los acuerdos de prosperidad, que exista interés de la cancillería, interés por parte de los gremios de Tumaco”

Gerente del Pacífico, el señor Eugenio Estupiñán. Considera que “el proyecto es importante para el desarrollo de la región, ya que las vías facilitan la integración de países, se tendría comunicación terrestre, fluvial.

¿Cree que el municipio tiene las condiciones para aprovechar las oportunidades que pueda traer consigo el proyecto multimodal Tumaco-Belem Do Pará?

“Tumaco no tiene las condiciones, ya que no hay infraestructura, falta mucho asociamiento empresarial, procesos de planificación e intercambio de mercancías”

¿Que acciones deben ser implementadas por el municipio para aprovechar las oportunidades que se pudieran generar con el proyecto?

“Hay que revisar la reglamentación normativa, mejorar infraestructura, crear áreas destinadas a Zonas Francas, mejorar la logística, adecuación del POT”

## **ANÁLISIS DEL AREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO**

Con el proyecto se pretende implementar el Eje de desarrollo e integración del sur de Colombia, y el norte de Brasil; y potenciar la interconexión del interior del continente con la cuenca del Pacífico.

Este megaproyecto ayudara a desarrollar el sur del país mediante la integración comercial y económica con los países vecinos y se facilitará el acceso al pacífico. Con ello se cambia la imagen y se hacen más atractivos los departamentos de Nariño, Putumayo y Amazonas que son las áreas de influencia del corredor.

<sup>17</sup>Este corredor multimodal está integrado por proyectos de naturaleza vial, fluvial, marítima y portuaria. El trayecto carretero corresponde a la vía Tumaco-Pasto-Mocoa-Puerto Asís, que comienza en el puerto de Tumaco sobre el Océano Pacífico, y recorre 284 Km de vía en buenas condiciones, hasta llegar a Pasto. La vía Pasto-Mocoa mide 142 Km; parte de Pasto hasta llegar a Mocoa, formando la conexión transversal de las tres principales troncales del país: la Troncal de Occidente o Vía Panamericana en Pasto y en Mocoa, la Troncal Central o del Magdalena que comunica a Colombia con los países del Sur, y la Troncal Oriental o Marginal de la Selva. A partir de Mocoa la vía avanza casi 80 km hasta llegar a Puerto Asís y desde allí se conecta con el Océano Atlántico a través de los ríos Putumayo y Amazonas.

## **DESCRIPCION DEL CORREDOR MULTIMODAL**

### **NARIÑO**

<sup>18</sup>El Departamento de Nariño está situado en el extremo suroeste del país, en la frontera con la República del Ecuador, Limita por el Norte con el departamento del Cauca, por el Este con el departamento del Putumayo, por el Sur con la República del Ecuador y por el Oeste con el océano Pacífico.

La economía del departamento de Nariño está sustentada en la prestación de servicios bancarios, comerciales y de transportes, le siguen las actividades agropecuarias, entre las que se destacan los cultivos de papa, hortalizas, trigo, frijol y cebada; la ganadería es vacuna con fines principalmente lecheros, también existe el ganado ovino y la cría de curíes, además de los ingresos que genera la explotación forestal y la pesca en el litoral pacífico.

---

<sup>17</sup> BIBLIOTECA VIRTUAL, Bicusa, Corredor Multimodal Pasto-Mocoa e Hidrovía Del Putumayo disponible en: <http://www.bicusa.org/es/Project.10188.aspx>, (citado el 25 de enero de 2011)

<sup>18</sup> BIBLIOTECA VIRTUAL, toda colombia es mi pasion, disponible en: <http://www.todacolombia.com/departamentos/narino.html>,(citado el 30 de diciembre de 2011)

Ofrece innumerables atractivos turísticos desde el punto de vista natural, cultural y científico: el santuario de las Lajas, el volcán Galeras, la laguna de La Cocha, la Isla La Corota, el nevado y la laguna de Cumbal, el nudo de Los Pastos, termales de Ipiales y La Cruz; la isla de Tumaco, la playa de Bocagrande, museos y sitios históricos en diferentes municipios. Anualmente se celebran los carnavales de blancos y negros, los cuales forman parte del patrimonio cultural del país.

Se desarrolla gran variedad de actividades artesanales; entre las que se destacan la cerámica en barniz, obtenido de la resina "De Cera", los tejidos en paja toquilla y la marroquinería. En el departamento se encuentra el parque nacional natural de Sanquianga, los santuarios de flora y fauna Galeras e Isla de la Corota, y 47 áreas de reserva natural, en los municipios de Barbacoas, Chachagüí, Ricaurte, Pasto y Yacuanquer.

## PUTUMAYO

Al Suroriente de Colombia, entre los cauces de los ríos Caquetá al norte y Putumayo al sur, está el Departamento del Putumayo, limitando al norte con los departamentos del Cauca y Caquetá; por el oriente, con el departamento del Caquetá; por el sur, con el departamento del Amazonas y la república del Ecuador; y por el occidente, con el departamento de Nariño.

La explotación petrolífera es sin lugar a dudas el renglón más importante de los ingresos departamentales y su producto es transportado por el oleoducto transandino hasta el puerto de Tumaco, sobre el océano Pacífico.

En la agricultura se destacan la producción del plátano, la yuca, el maíz, la papa y la caña, en la ganadería, se desarrollan los aspectos lecheros y de cría, y levante de vacunos.

Con respecto a lo forestal hay gran variedad de maderas, plantas medicinales, oleaginosas, fibrosas y resinosas.

## AMAZONAS:

<sup>19</sup>En medio de gran diversidad ecológica, en esa región conviven un gran número de comunidades étnicas. Su gastronomía autóctona, compuesta principalmente de pescados, así como sus bebidas típicas y jugos de frutas silvestres regionales no pasan desapercibidos por el visitante.

El Departamento sobrevive a partir de una economía básica sustentada en la extracción y comercialización de madera, caucho y minerales como el oro. Adicionalmente la pesca y la agricultura complementan los ingresos de la región.

---

<sup>19</sup> GOBIERNO EN LINEA COLOMBIA, Declaración de Industria y Comercio, Avisos y Tableros, disponible en: [www.leticia-amazonas.gov.co](http://www.leticia-amazonas.gov.co), (citado el 2 de enero de 2012)

Otra fuente de ingresos proviene del turismo, que durante los últimos años se ha convertido en un rubro que contribuye al desarrollo económico de la región.

## NORDESTE DE BRASIL



La región Nordeste Brasileira es la menos desarrollada de Brasil, caracterizada por sus paisajes desérticos y continuas sequías, con los más altos niveles de pobreza de ese país.

<sup>20</sup> Cuenta con la mayor cantidad de estados entre los que están; Alagoas, Bahía, Ceará, Maranhão, Paraíba, Piauí, Pernambuco (incluyendo el Distrito Estatal de Fernando de Noronha), Río Grande del Norte y Sergipe.

Fue en el litoral nordestino donde tuvo lugar la primera actividad económica del país, la extracción del *pau-brasil*, Madera apetecida por Europa.

<sup>20</sup> WIKIPEDIA, Biblioteca Virtual, Región Nordeste de Brasil, disponible en: [http://es.wikipedia.org/wiki/Regi%C3%B3n\\_Nordeste\\_de\\_Brasil](http://es.wikipedia.org/wiki/Regi%C3%B3n_Nordeste_de_Brasil), (citado el 3 de enero de 2012)

*La caña de azúcar es el principal producto de la región* producido en Alagoas, seguido por Pernambuco y Paraíba.

Se destaca también las plantaciones de algodón en Ceará, Paraíba y Río Grande del Norte, tabaco en Bahía y caju en Paraíba y Ceará, uvas finas, manga, melón, acerola, y otros frutos para consumo interno y exportación.

Sobresale además, la producción de porotos en Irecê y de soja en Barreiras, Bahía. En los valles del río São Francisco (Bahía) y del Açú (Río Grande del Norte) existe el cultivo irrigado de frutas para exportación. En el *sertão* predomina la agricultura de subsistencia, perjudicada a veces por las constantes sequías.

Con respecto a la ganadería se cría principalmente ganado, los rebaños bovinos más importantes están en Bahía, Pernambuco y Ceará. Se encuentran presentes en la región: Caprinos - que son más resistentes -, porciinos, ovinos y aves.

La industria está más desarrollada y diversificada en las grandes regiones metropolitanas como la de Recife, Salvador y Fortaleza.

Se destaca la producción de aceros especiales, productos electrónicos, equipamientos para irrigación, barcos, chips, softwares, baterías y productos petroquímicos, además de indumentaria para marcas famosas, calzado de cuero y de lona, telas de todos los tipos y sal marina.

El petróleo es explorado en el litoral y en la plataforma continental de varios estados de la región y procesado en la Refinería Landulfo Alves, ubicada en la ciudad de Candeias, y en el Polo Petroquímico de Camaçari, ambos en el estado de Bahía. Los principales productores de petróleo en el Nordeste son Río Grande del Norte que el 1997 era el 2º mayor productor petrolífero del país, Bahía y Sergipe. Los principales yacimientos están en el mar, también el gas natural es abundante en la Región, solamente el yacimiento Alagoas/Sergipe tiene previsión de durar cerca de 120 años.

El gobierno invierte en infraestructura desarrollando nuevos polos turísticos para desarrollar el ecoturismo que tiene gran potencial en regiones de Mata Atlántica preservada, en la región de Serra da Capivara en Piauí - uno de los principales sitios arqueológicos del país, y en Lençóis Maranhenses, un complejo de dunas, ríos, lagunas y manglares y finalmente la isla de Fernando de Noronha con sus playas de aguas limpias y cristalinas, es cada vez más conocida en ámbito nacional y mundial. En sus aguas es posible avistar delfines que saltan y son un atractivo más al visitante.

El extenso litoral de bellas playas pone al Nordeste entre los grandes destinos turísticos mundiales donde cada vez llegan más turistas a disfrutar de los paisajes que ofrece la región.

Aunado a ello la cultura de la región es por si sola un gran atractivo turístico. Todos los estados tienen fiestas y tradiciones diferentes. Olinda, São Luís y el Pelourinho en Salvador son los grandes atractivos culturales de la región, siendo considerados Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO.

El más grande Estado de Brasil, <sup>21</sup>AMAZONAS es recubierto por la densa floresta ecuatorial, la cual es cortada por grandes rios, algunos de los más grandes del mundo. En esta naturaleza grandiosa, de rara diversidad y belleza el turismo ecologico se desarrolla y nuevos proyectos de turismo sostenible. Manaus en el corazón de la densa floresta amazónica, con sus construcciones del período de oro de la explotación del caucho, de las cuales se destaca el famoso Teatro Amazonas, uno de los más bellos del país. Los visitantes pueden descubrir los tesoros de la jungle amazónica.

El Puerto de Manaus, el más importante de la Amazonia, es el canal natural por donde pasan los productos y la riqueza del Amazonas y estados vecinos. La Zona Franca de Manaus ha cambiado por completo la economía del estado y el modo de vida de los habitantes de la capital. Industrias importantes instalaron plantas y crearon plataformas para la exportación.

En plena floresta ecuatorial, Manaus es una ciudad dinamica, con aeropuerto internacional que, además de los negocios, contribuye al turismo.

22PARÁ es un estado brasileño situado en el centro de la región Norte. Tiene como límites: Surinam y Amapá al norte, el océano Atlántico al noreste, Maranhão al este, Tocantins al sudeste, Mato Grosso al sur, Amazonas al oeste y Roraima y Guyana al noroeste. La capital es Belém. Las ciudades más importantes son Belém, Santarém, Marabá, Altamira, Castanhal y Abaetetuba.

En la economía destaca la extracción mineral, hierro, bauxita, magnesio, piedra caliza, oro, estaño, hecha en la Sierra de Carajás.

La agricultura, la ganadería y las crianzas, la extracción vegetal, y la industria también son importantes económicamente. La industria creció después de la instalación de la hidroeléctrica de Tucuruí, en los años 1980.

Estos son los datos de las inversiones que se han realizado en las fases de desarrollo desde que empezó el proyecto.

---

<sup>21</sup> BIBLIOTECA VIRTUAL, Amazonas Región Norte, disponible en: <http://www.topdobrasil.com.br/sp/am/>, (citado el 7 de enero de 2011).

<sup>22</sup> WIKIPEDIA, Enciclopedia libre, Pará, disponible en: <http://es.wikipedia.org/wiki/Par%C3%A1>, (citado el 10 de enero de 2012).

## ASPECTOS TECNICOS DEL PROYECTO Y SU ESTADO CORREDOR VIAL TUMACO-PASTO-MOCHOA-PUERTO ASIS

|                                         |                                         |              |                           |                                             |
|-----------------------------------------|-----------------------------------------|--------------|---------------------------|---------------------------------------------|
| AMA01                                   | EJE                                     | DEL AMAZONAS | GRUPO                     | G01: G1 - ACCESO A LA HIDROVÍA DEL PUTUMAYO |
| SECTOR                                  | Transporte                              |              | SUBSECTOR                 | Carretero                                   |
| TIPO DE OBRA                            | Ampliación de capacidad de la carretera |              |                           |                                             |
| IMPLEMENTACION POR COMPONENTES / TRAMOS | SI                                      |              |                           |                                             |
| ANCLA                                   | SI                                      |              | ES A.I.C.                 | SI                                          |
| FINANCIAMIENTO                          |                                         |              |                           |                                             |
| TIPO DE FINANCIAMIENTO                  | Público                                 |              |                           |                                             |
| FUENTE                                  | INVERSION (EN US\$)                     |              | ESTADO DEL FINANCIAMIENTO |                                             |
| BID                                     | 203.000.000                             |              | Aprobado                  |                                             |
| TESORO NACIONAL                         | 170.000.000                             |              | En Ejecución              |                                             |
| INVERSION TOTAL EN US\$                 |                                         | 373.000.000  |                           |                                             |

Fuente: <http://iirsa.us33.toservers.com/detalleproyecto.aspx?h=2&x=9&idioma=ES>.  
Departamento nacional de planeación

### 13. ESTUDIO DE COSTOS ACTUALES Y PROYECTADOS DEL PROYECTO CORREDOR INTERMODAL TUMACO MANAOS BELÉN DO PARÁ

En dos fases es:

- Corredor Vial Pasto – Mocoa
- Transporte Intermodal Tumaco – Belém Do Pará

PRESUPUESTO  
(millones de dólares)

23

|                                                                    |                          |
|--------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| Costo Total                                                        | 300                      |
| Financiación                                                       | BID-gobierno de Colombia |
| Etapas                                                             | Análisis de Factibilidad |
| Adecuación del puerto de Tumaco.<br>Grupo 1. hidrovía del Putumayo | 5                        |
| Variante San Francisco Mocoa                                       | 230 a 300                |

Tramos de la carretera Pasto Mocoa

| Tramo                               | Estudios faltantes                                   | Costo estudios<br>(millones de dólares/05) | Costos construcción<br>(millones de dólares/05) | Longitud<br>(kilómetros) |
|-------------------------------------|------------------------------------------------------|--------------------------------------------|-------------------------------------------------|--------------------------|
| Pasto-El Encano                     | Viabilidad ambiental                                 |                                            | 3,7                                             | 18                       |
| Variante<br>Encano-Santiago         | Fase III<br>Licencia ambiental                       | 0,1                                        | 36,8                                            | 28                       |
| Santiago-<br>San Francisco          | Consulta previa<br>Obras de drenaje y de protección  |                                            | 0,8                                             | 20                       |
| Variante<br>San Francisco<br>-Mocoa | Licencia ambiental<br>complementar estudios Fase III | 1,7                                        | 140, 0                                          | 47                       |
| <b>Subtotal</b>                     |                                                      | <b>1,8</b>                                 | <b>181,3</b>                                    | <b>113</b>               |
| <b>TOTAL</b>                        |                                                      | <b>183,1</b>                               |                                                 |                          |

**Fuente:** Cuadro elaborado con base en la información del Corredor Intermodal Tumaco-Puerto Asís-Belém do Pará. Sector Pasto-Mocoa, Ministerio de Transporte, sin fecha.

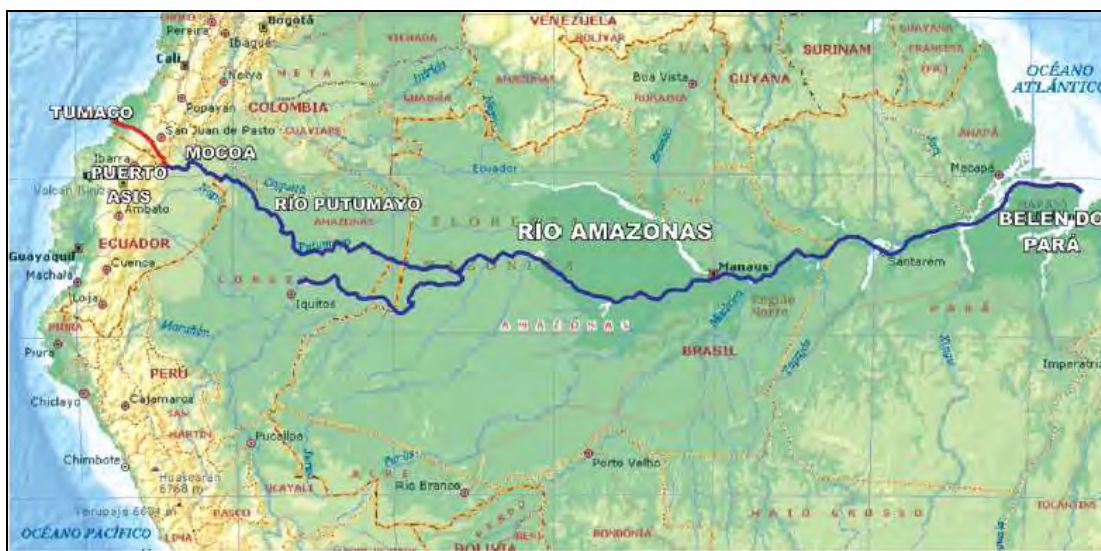
Carretera Pasto Mocoa  
Costos y Duración de los Estudios Ambientales

<sup>23</sup> BIBLIOTECA VIRTUAL, Bicus, Disponible en: <http://www.bicusa.org/es/Project.10188.aspx>, (Citado el 12 de Diciembre de 2012)

| COMPONENTE                                              | Costos (miles de dólares)** |              |              |              |
|---------------------------------------------------------|-----------------------------|--------------|--------------|--------------|
|                                                         | Meses                       | Aporte BID   | Aporte local | Total        |
| <b>1. Ingeniería Fase III y complementación del EIA</b> | 12                          | -            | 2.000        | 2,000        |
| <b>2. Estudios ambientales y sociales</b>               |                             | <b>1.065</b> | -            | <b>1.065</b> |
| Evaluación Ambiental Regional                           | 6                           | 130          | -            |              |
| Plan de Manejo de la Reserva Forestal*                  | 12                          | 600          | -            |              |
| Evaluación Económica y Línea de Base                    | 4                           | 185          | -            |              |
| Otros (estudios de detalle)                             | 4                           | 150          | -            |              |
| <b>3. Fortalecimiento institucional</b>                 | 24                          | 85           | -            | 85           |
| <b>4. Supervisión de los estudios</b>                   | 12                          | 150          | -            | 150          |
| <b>TOTAL</b>                                            |                             | <b>1.300</b> | <b>2.000</b> | <b>3.300</b> |

Fuente: <http://www.bicusa.org/es/Project.10188.aspx>

#### Puerto Tumaco Belem Do Pará



Fuente: [www.iirsa.org](http://www.iirsa.org)

<sup>24</sup>El proyecto incluye los siguientes tramos:

(I) Tumaco-Pasto-Mocoa: para el periodo 2010-2015 se tiene previsto ejecutar el mejoramiento y mantenimiento integral del corredor Tumaco –Pasto – Mocoa, que

<sup>24</sup> IIRSA, Biblioteca virtual, Iniciativa para la integración de la infraestructura regional suramericana (IIRSA), Disponible en: [http://iirsa.us33.toservers.com/detalle\\_proyecto.aspx?h=2&x=9&idioma=ES](http://iirsa.us33.toservers.com/detalle_proyecto.aspx?h=2&x=9&idioma=ES), (citado el 18 de enero de 2012)

incluirá entre otras actividades, la ejecución de mantenimiento rutinario, refuerzo estructural, rehabilitación, obras de emergencia, gestión vial y la construcción de doble calzada en el sector Pasto – San Fernando.

(II) La construcción de la variante de San Francisco-Mocoa: en el periodo 2010 – 2016 se ejecutará la construcción de la variante, con una longitud de 45,6 Km. El proyecto se desarrollará en dos fases, en un periodo de 6 a 8 años. En esta primera fase se adelantará la construcción a nivel de afirmado, de la totalidad de la vía en calzada sencilla, lo cual incluye la construcción de viaductos, movimiento de tierras, obras de arte, estructura de afirmado y requerimientos ambientales.

### **ESTUDIOS Y DOCUMENTOS REALIZADOS:**

(I) Estudios de ingeniería fase III y Estudios de Impacto Ambiental (EIA) para la construcción de la variante San Francisco - Mocoa.

(II) Estudios de Impacto Ambiental (EIA)

(III) Evaluación Ambiental Regional (EAR): Análisis de impactos acumulativos y sinérgicos por aumento de tráfico en el corredor. Oportunidades de gestión ambiental y socio cultural.

(IV) Plan Básico de Manejo Ambiental y Social (PMAS) de la reserva forestal - cuenca alta río Mocoa: se definieron herramientas para administración y control de la reserva forestal. Medidas y especificaciones técnicas para el diseño, construcción y operación de la variante.

(V) Supervisión Plan de Manejo Ambiental: Sostenibilidad a las medidas recomendadas en los estudios.

(VI) Factibilidad Económica y Línea Base: Análisis beneficio/costo de la construcción y operación de la variante. Estudios de tránsito detallados.

#### **AVANCES:**

(I) Tumaco - Pasto - Mocoa: se encuentra en etapa de construcción; a la fecha se adelantan actividades de explanación, mantenimiento y se garantiza la transitabilidad en el corredor. La fase de pavimentación se inició en el segundo semestres de 2011.

(II) Para la construcción de la variante San Francisco - Mocoa el BID otorgó a la Nación un crédito hasta por la suma de US\$ 203 millones para la financiación parcial de la construcción de la variante (fase I).

La solicitud del primer desembolso del crédito para la construcción de la variante se hará efectiva una vez el BID apruebe el cumplimiento de las condiciones de efectividad por parte del INVIAS.

### **MEJORAMIENTO DEL CANAL DE ACCESO AL PUERTO DE TUMACO**

El Instituto Nacional de Vías en los años 2004 y 2005, invirtió recursos por USD 2,5 millones para el dragado del canal de acceso al puerto, obra terminada en el 2005. De igual forma, ejecutó el mantenimiento del canal por un valor de USD 1 millón. Desde el 2005 se ejecutaron trabajos enfocados a la desviación del canal

de acceso por lo que se construyó una trampa de sedimentos, como medidas de mitigación frente a la continua sedimentación. De igual forma, entre el año 2005 y 2009 se realizaron dragados de mantenimiento a 7.30 metros de profundidad tanto en la trampa como en el canal de acceso. El Instituto Nacional de Vías, asignó para la vigencia 2010, una inversión de USD 364.300 para la realización del estudio hidrodinámico para optimizar el canal de acceso al Puerto de Tumaco.

|                                              |                     |                 |                           |                                             |
|----------------------------------------------|---------------------|-----------------|---------------------------|---------------------------------------------|
| AMA69                                        | EJE                 | DEL AMAZONAS    | GRUPO                     | G01: G1 - ACCESO A LA HIDROVÍA DEL PUTUMAYO |
| SECTOR                                       |                     | Transporte      | SUBSECTOR Marítimo        |                                             |
| TIPO DE OBRA Adecuación de puertos marítimos |                     |                 |                           |                                             |
| IMPLEMENTACION POR COMPONENTES / TRAMOS      |                     |                 | NO                        | ?                                           |
| ANCLA                                        | NO                  | ?               | ES A.I.C.                 | NO                                          |
| FINANCIAMIENTO                               |                     |                 |                           |                                             |
| TIPO DE FINANCIAMIENTO                       |                     | Público/Privado |                           |                                             |
| FUENTE                                       | INVERSION (EN US\$) | ?               | ESTADO DEL FINANCIAMIENTO |                                             |
| TESORO NACIONAL                              | 5.000.000           |                 | En Ejecución              |                                             |
| PRIVADOS                                     | 0                   |                 |                           |                                             |
| INVERSION TOTAL EN US\$                      |                     | 5.000.000       |                           |                                             |

## ANALÍSIS DE OPORTUNIDADES E IMPACTOS DEL PROYECTO EN EL MUNICIPIO DE TUMACO.

La posición geográfica de la costa pacífica colombiana, toma gran importancia con el proyecto corredor intermodal Tumaco – Manaos – Belem Do Pará; con él se conectara de manera directa al océano pacifico y atlántico haciendo que el flujo comercial sea más eficiente, además de fomentar el turismo en sus diferentes modalidades.

Tumaco posee un alto potencial de cultivos tropicales y agrícolas, con la puesta en marcha del proyecto, se potencializa el puerto de Tumaco haciéndolo más atractivo para la llegada y salida de mercancías. Entre los impactos de mayor relevancia se destacan:

**ECONOMICOS:** Mayor Empleo e Inversiones en Infraestructuras (Vías, Puertos, Aeropuertos, parques Industriales, Zonas Francas, Centros de Logística, Dinámicas Productivas).

Las oportunidades en la generación de empleo se originaran a través de la creación de nuevas empresas y la ampliación de otras, y con ello la necesidad de personal calificado, por lo cual, le corresponde a entidades como el Sena e

Instituciones Universitarias capacitar personal acorde al perfil requerido por el medio y las empresas posibles de instalar. Con ello se reducirá los procesos de desplazamiento e índices de inseguridad y violencia que hoy vive el territorio. Se debe anotar aquí la necesidad de disponer de ambientes de seguridad y confianza que estimule la inversión nacional y extranjera.

En lo que a inversión se refiere, el gobierno tiene una labor interesante en invertir en programas de desarrollo para la creación de empresas prestadoras de servicios, igual tarea tiene el gobierno local al respecto, dado que en la actualidad, el municipio no cuenta con las condiciones apropiadas para brindar a los inversionistas una buena oferta de servicios, lo que implica reforzar esfuerzos para la mejora de los servicios básicos como son agua potable, energía continua, el manejo de los residuos que aunque se ha avanzado, aún queda mucho por hacer. Una vez se tengan las condiciones propicias, se mirará a Tumaco desde una óptica diferente y no solo las empresas nacionales estarán interesadas en invertir, si no que ello motivará igualmente la llegada de inversionistas extranjeros.

En materia de infraestructura económica, la situación no es mejor, se puede decir que el aeropuerto y el puerto no se ajustan a las exigencias de las posibles oportunidades que se pudieran generar, pues la implementación del multimodal a Brasil, hará de Tumaco un paso obligado de mercancías no solo procedentes de ese país, si no de otros vecinos del cono sur, situación que obliga de forma urgente a ampliar, mejorar u optimizar las infraestructuras portuarias, aeroportuarias, comerciales, turísticas y de servicios.

Además de las vías terrestres, se deben aprovechar las vías fluviales para llevar los productos de la región a otros lugares del país y el exterior.

Tumaco debe aprovechar su condición de <sup>25</sup>Zona Económica Especial de Exportación creada mediante decreto 045 de 2003 para promover el desarrollo y progreso de la región; para las empresas establecidas en la zona especial se dan beneficios en materia laboral y aduanera tributaria; en materia laboral uno de los estímulos consiste en permitir la contratación de personal sin recargo nocturno ni festivo. Reducción del 50% los aportes a Sena- ICBF y cajas de compensación. Pago de salarios integrales a empleados que devenguen más de tres salarios mínimos.

En Materia Aduanera y Tributaria las mercancías pueden permanecer indefinidamente en las posibles zonas Francas de implementar. No se paga tributo aduanero (IVA), arancel, de bienes de capital, equipos, computadores, maquinaria, materias primas, muebles y demás mercancías. Permite la operación de tránsito

---

<sup>25</sup> MINCOMERCIO, Biblioteca Virtual, Disponible en: <http://www.mincomercio.gov.co/eContent/verimp.asp?id=1277&IdCompany=14>, (citado el 22 de enero de 2012)

aduanero y transito multimodal; Despacho al exterior sin trámites aduaneros; Devolución al exterior, sin reembarque, sin reexportación, pólizas ni visaciones consulares. No exigencia de porcentaje de nacionalización de bienes producidos o compras locales. El ingreso de mercancías no está sujeto a vistos buenos previos (excepto los químicos).

Para que las empresas se beneficien de la leyes, como la zona de régimen especial aduanero del decreto 2817 de 1991 y la zona económica especial de Exportación es necesario que las condiciones de infraestructuras y servicios se den, de lo contrario solo serán títulos conocidos por algunos y desconocidos por muchos, que de poco o nada sirven a las entidades interesadas.

De otra parte, se considera necesario en ajuste o reestructuración de dichas normas y adaptarlas a las reales condiciones de oportunidades y capacidad financiera de los locales, para que los realmente beneficiados, sean los habitantes del municipio y el departamento y no los inversionistas nacionales y/o de países vecinos.

## **DINAMICAS PRODUCTIVAS**

Las dinámicas económicas del municipio giran alrededor de la producción agrícola, donde sobresalen los cultivos de plátano, palma de aceite, cacao, coco, además de la explotación forestal, la pesca, acuicultura, camaricultura y turismo entre otras; es una tierra que tiene mucho por ofrecer, por la calidad de sus suelos (los mejores del pacifico Colombiano), se proporciona variedad de productos, los cuales se comercializan en el mercado local, otros al interior del país y algunos de ellos en el exterior. Son actividades con potencial exportable ante la conectividad que generaría el proyecto intermodal Tumaco - Manaos - Belem Do Pará, con Brasil y otros países.

Dada la limitante logística del municipio en materia de empresarismo, se necesita de Centros de logística para el almacenamiento de productos, su despacho y posterior distribución en los mercados de destino final.

De igual forma, la necesidad de instalar Zonas Francas y Parques Industriales para el procesamiento, acopio y distribución los productos de la región. Propender por una zona Franca es significativo para el municipio porque generaría condiciones a las empresas para gozar de un régimen aduanero y fiscal especial, que fomente la industrialización de bienes y la prestación de servicios a mercados externos, y de manera subsidiaria al mercado nacional. No sobra mencionar que la existencia de una Zona Franca permite que las empresas asentadas en ella produzcan a más bajos costos, haciéndolas más competitivas en los mercados internacionales.

**SOCIALES:** Ingresos, Servicios Básicos (Energía, Agua Potable, Saneamiento Básico, Hospitales, Universidades)

El corredor intermodal es favorable para el desarrollo social, siempre y cuando las entidades locales, regionales y nacionales realicen las actividades pertinentes para la formación de talento humano en competencias laborales que aprovechen las oportunidades que el corredor pudiera generar; aunque esto requiere de tiempo, se debe empezar desde ya, para estar preparados y disminuir los posibles impactos negativos que se pudiesen presentar; solo así, la puesta en marcha del proyecto generara empleo y bienestar para la población tumaqueña, caso contrario otros seran quienes aprovechen las oportunidades de este proyecto.

Hoy en día, el municipio no está preparado para asumir este reto, un ejemplo de ello es la debilidad en la calidad y continuidad en la oferta de los servicios básicos; el fluido eléctrico se suspende con regularidad; no se dispone de agua potable para la población; el servicio médico es insuficiente; no se cuenta con la debida logística para la atención de emergencias y pacientes de media a elevada complejidad. Este panorama no es atractivo para los emigrantes de otros países que puedan ser tentados por el proyecto, que ven en él una oportunidad de trabajo y mejoras en sus ingresos y calidad de vida.

De no mejorar las actuales condiciones, los empresarios e inversionistas se sentirán desestimulados y no querrán invertir en un municipio, y las oportunidades de que hayan nuevas empresas generadoras de empleo se vería reducido.

## **AMBIENTALES**

Este tema es prioritario, en los proyectos de infraestructura que generan impacto en el ambiente natural, que por lo general suele ser negativo. A causa de ello, el municipio se vería afectado por industrias que al funcionar en la localidad para procesar los productos, darles valor agregado y posteriormente exportarlos. Esto dejara desechos tóxicos para el mar, la tierra y el aire, afectando las distintas especies de su entorno.

El manejo ambiental le corresponde a entidades como el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico - CCCP y Coorponariño, a quienes les corresponde implementar programas de regulación y manejo adecuado de los residuos sólidos, líquidos y gaseosos, a fin de mitigar el impacto al ambiente.

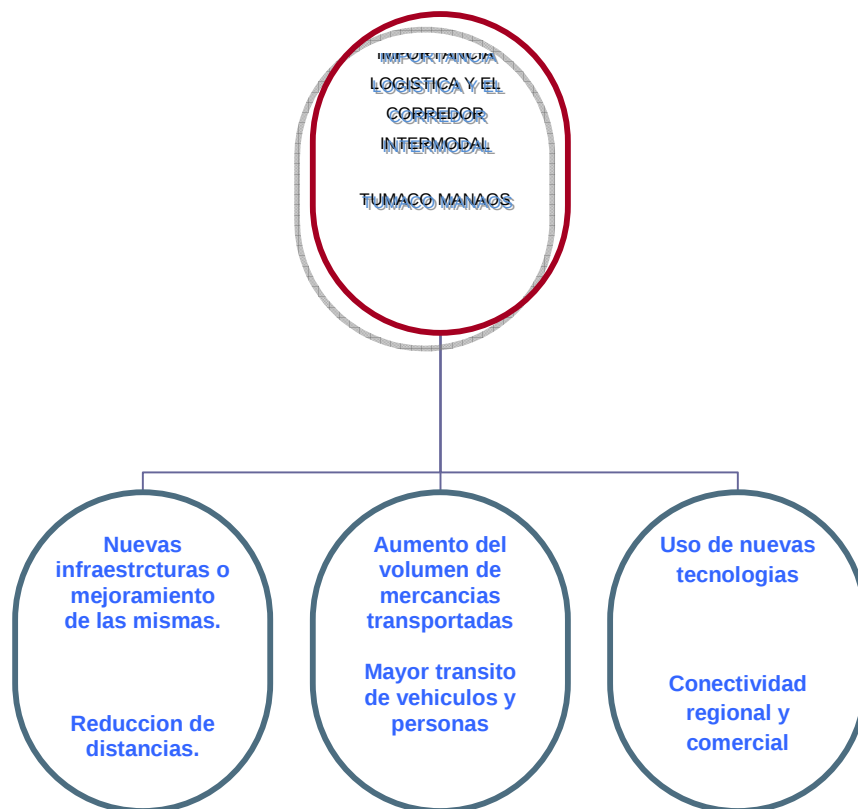
## **CULTURALES**

El municipio posee un legado de tradiciones, caracterizadas por formas encontradas, que encierran significados, donde cobra interés la medicina

tradicional a base de hierbas y demás secretos. La creencia en cuantiosas deidades, mitos y leyendas.

La población es alegre y sociable, lo cual se puede percibir con la celebración de fiestas durante el transcurso del año, enfatizando el festival de la músicas de marimba y cantos tradicionales del pacífico sur (patrimonio inmaterial de la humanidad), los carnavales del fuego y otras.

Con el multimodal a Brasil, se dará un intercambio cultural, de conocimientos y demás actividades, del mismo Brasil y otros países pero, su impacto en la cultura propia será proporcional a la intensidad con que se adopten mediadas de fortalecimiento de la identidad, valores y costumbres.



Fuente: elaboracion propia

En materia de infraestructura asociada, el Gobierno Nacional publico el Conpes 3547 y 3568 en en cual se define como politica nacional, la promoción de un sistema de plataformas logisticas para la mejora de la competitividad del pais, dichas plataformas logisticas creadas en función de los entes facilitadores del comercio.

## **ANALISÍS DE AMENAZAS Y RIESGOS DEL PROYECTO PARA EL MUNICIPIO DE TUMACO**

Las amenazas y riesgos para el municipio pueden ser múltiples frente al un megaproyecto como el corredor multimodal, que atrae millonarias inversiones e impactos significativos, en el aspecto social, cultural y económico. Entre otras se puede enunciar:

- Desplazamiento poblacional
- Pérdida de identidad
- Perdida de valores culturales y ancestrales
- Desalojo de predios
- Inseguridad
- Contrabando
- Incremento en el costo de vida

## **PRESIÓN SOBRE LA TIERRA**

En este tema, seguramente se presentaran cambios en el uso del suelo, deforestación por el cultivo excesivo de productos para exportación, y con ello la perdida de especies de la flora y la fauna nativas; se contaminara aun más el ambiente, habrá mayor contaminación de la fuentes hídricas ocasionada por los desechos de las industrias que podrían acabar con las especies marinas y perjudicar la salud humana.

Se producirá sobreexplotación de los recursos y podría vivirse la misma experiencia de los países llamados desarrollados, que han explotado hasta el limite sus recursos naturales y hoy la tierra ya no produce como antes. Sus océanos están vacíos, no hay que pescar porque han arrasado con todo, por lo cual buscan otros horizontes para el desarrollo de sus actividades y, de cierta forma aprovecharse de las condiciones favorables con las que cuentan los países llamados en vías de desarrollo, como Colombia por ejemplo.

Si bien Tumaco es un municipio con limitada oferta de servicios e seguridad, dispone de oferta alimentaria para sus habitantes a través de la oferta de productos agrícolas y pesqueros.

El problema surge cuando otras regiones del país se fijan en Tumaco por sus condiciones propicias para el desarrollo y su ubicación estratégica, y se presenta

la llegada de personas con malos ideales que se asientan en la zona para el establecimiento de cultivos ilícitos y actividades ilegales. Esta modalidad es copiada por los nativos, ante la falta de oportunidades y los cultivos tradicionales son reemplazados por la coca, originando guerras de intereses y generando inseguridad, violencia, muerte y desplazamiento de sus habitantes.

Entonces le corresponde a las entidades gubernamentales mirar de cerca este asunto, para recuperar la confianza en las instituciones, aprovechar las oportunidades de sus suelos, potenciar las apuestas productivas y generar desarrollo sostenido para las generaciones actuales y futuras.

### **ASPECTOS NORMATIVOS QUE PUEDEN SER APROVECHADOS PARA EL DESARROLLO ECONOMICO Y EL COMERCIO INTERNACIONAL EN EL MUNICIPIO DE TUMACO.**

Las normas y decretos han sido creados para que sean aprovechados por las empresas y personas para el desarrollo socioeconómico de una nación o región y para el caso de Tumaco se dispone de:

**a.** LEY 191 de 1995, por medio de la cual se dictan disposiciones sobre zonas de frontera con el fin de promover y facilitar el desarrollo económico, científico, tecnológico, cultural y social, mejorando la calidad de vida de las comunidades de frontera, mayor equidad y presencia nacional, la conservación del medio ambiente y recursos naturales.

Tumaco es zona de Frontera, pero esta condición se ha limitado a ser una línea divisoria, porque su ventaja geopolítica, diversidad biológica, reservas naturales y riqueza étnico-cultural han sido poco aprovechadas.

Además esta parte del territorio ha sido vulnerado por los grupos al margen de la ley los cuales han desarrollado sus actividades ilícitas e ilegales.

Aunque la política de seguridad democrática hizo posible el acceso de las fuerza militares a rincones donde antes era imposible hacerlo, su presencia no es suficiente y los conflictos armados hacen difícil el aprovechamiento de los beneficios que esta ley ofrece.

Para aprovechar las bondades derivadas de la norma es necesario mayor esfuerzo de las instituciones públicas y privadas, en la implementación de políticas y estrategias que propendan por el desarrollo sostenible de las zonas de frontera y el bienestar de sus habitantes sin vulnerar su identidad.

**b.** Decreto 0045 de 2003 – ZEEE

Las Zonas Económicas Especiales de Exportación, se crean para promover el desarrollo de las regiones de frontera sean estas marítimas o terrestres. Sus beneficios están representados en materia laboral, aduanera y tributaria.

En materia laboral las empresas establecidas en dichas zonas pueden contratar personal sin recargo nocturno ni festivo, se da reducción del 50% en los aportes de la empresa a entidades como el Sena- ICBF y cajas de compensación, se permite el pago de salarios integrales a empleados que devenguen más de 3 salarios mínimos. (Art. 15 del decreto 0045 de 2003).

En materia Aduanera y Tributaria: las mercancías pueden permanecer indefinidamente en esta zona.

No se paga tributo aduanero (IVA), ni arancel de bienes de capital, equipos, computadores, maquinaria, materias primas, muebles y demás mercancías. Permite operación de tránsito aduanero y tránsito multimodal; Despacho al exterior sin trámites aduaneros; Devolución al exterior, sin reembarque, sin reexportación, pólizas ni visaciones consulares. No se exige el porcentaje de nacionalización de bienes producidos o compras locales. El ingreso de mercancías no está sujeto a vistos buenos previos a excepción de los químicos.

Tumaco fue favorecido con la norma, para promover su desarrollo económico mediante, incentivos en materia aduanera y tributaria en impulsar el ingreso o establecimiento de nuevas empresas para la producción de bienes y servicios con miras a la exportación.

Falta demasiado en materia de infraestructura, centros de acopios y procesos productivos para el logro de esos cometidos, por estas y más razones, la norma no es operativa en su totalidad, haciendo necesario adecuar la norma a la realidad económica y social de la región, y convertirla en una real oportunidad para la producción de volúmenes exportables, competitivos ante otras zonas económicas especiales como la de Buenaventura, Cúcuta, Ipiales y Valledupar.

**c. DECRETO 2817 DE 1991.** Por medio del cual se establece la zona de Régimen aduanero especial.

Los beneficios son para las mercancías que se importen en los municipios de <sup>26</sup>Maicao, Uribe 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, donde se establecerán los controles necesarios para su entrada o salida, en los sitios que a continuación se detallan:

---

<sup>26</sup> Tomado de Ministerio de hacienda y crédito público

- 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.

Las importaciones realizadas en dichas zonas pagaran impuesto a las ventas sobre su valor aduanero y gozaran de libre circulación, para los vehículos hay cierta restricción y solo podrán circular en la zona para lo cual INTRA (Instituto Nacional de Transito y Transporte) dispondrá un registro especial de la placa diferente al resto del territorio.

Tumaco es Zona de Régimen Especial Aduanero, por lo tanto posee beneficios especiales para la importación de mercancías, aunque pocas empresas importan haciendo uso de la norma quizá por desconocimiento de la misma u otras razones. Lo cierto es que es importante para el desarrollo de actividades económicas y generación de empleo, de la región.

## **CREACIÓN DE UN CENTRO LOGISTICO EN TUMACO**

### **INTRODUCCIÓN**

Dado que el mundo y en especial su economía se encuentra en un medio netamente competitivo, es fundamental para los países fortalecer los medios y logísticas que les permita ser cada vez más eficientes en la producción de más y mejor cantidad de bienes: para lograrlo es fundamental que tanto los países como las regiones mejoren la calidad de los servicios que prestan a las empresas nacionales y transnacionales localizadas en sus territorios, para ello los países desarrollados han optado por mejorar e innovar en infraestructura, y así proporcionar servicios adecuados que satisfagan las expectativas del cliente, además de dar relevancia al país en donde se desarrollen actividades que contribuyan al desarrollo socioeconómico.

Es por eso que hoy el país le apuesta a la competitividad como una de sus principales estrategias, optando por la dotación de logística mediante el mejoramiento de las infraestructuras de puertos, vías e instalaciones de las empresas, a fin de mejorar su competitividad en los mercados internacionales.

De lo anterior se puede concluir que la logística está inmersa en las diferentes actividades que hacen posible el comercio. Dada la importancia de ello, la región del Pacífico Sur, y más propiamente el puerto de Tumaco requiere con urgencia la implementación de un Centro Logístico dotado con las suficientes instalaciones físicas y tecnológicas, donde se puedan desarrollar actividades de control y distribución de bienes producto de las actividades de comercio, y así contribuir al crecimiento económico que le permita ganarse un espacio en el mercado, que incentive la inversión local y extranjera y que contribuya a mejorar las condiciones de vida de sus habitantes.

## ORIGENES DE CENTROS LOGISTICOS EN COLOMBIA

En Colombia, los primeros ejemplos de **centros logísticos** se encuentran localizados al interior del país específicamente en Bogotá y Cundinamarca.

<sup>27</sup> Empieza con las plazas de mercado, su historia se remonta al periodo colonial, cuando

Santafé hoy Bogotá D.C. se destinó a ser el centro de acopio de todos los productos que en la región se cosechaban, ya que allí se encontraban los dirigentes políticos españoles quienes gobernaban y acaparaban el producido de la Sabana.

Durante mucho tiempo la principal entrada de productos a la ciudad se hizo a campo abierto en la Plaza Mayor y junto a ellas se instalaban diferentes establecimientos que sirvieron de apoyo al mercado, como tiendas de intercambio de mercancías, de almacenamiento de productos agrícolas y las conocidas chicherías que vendían la bebida alcohólica típica de los campesinos, fermentada con maíz que proporcionaba diversión durante las jornadas del mercado.

Las distintas formas que utilizaban los consumidores para abastecerse eran:

- Al por menor y se realizaba en la Plaza Mayor y en la Plaza de San Francisco, los principales días de mercado eran el jueves y viernes y se hacían los intercambios de manera directa entre el productor y el consumidor.

---

<sup>27</sup> . Ibid

- Las Pulperías: que eran expendios de víveres, sirvieron como lugares de almacenamiento de los productos de los cosecheros. Los pulperos y tenderos, según su capacidad, compraban directamente de los productores y vendían al por menor a los consumidores en los días que no había mercado. Los revendedores de pequeña escala, ocupaban sus puestos en la plaza y se dedicaban a abastecer a su propia clientela.
- Los grandes revendedores y principales agentes del mercado al por mayor, que se dedicaban a almacenar productos no perecederos como el cacao, los azúcares, el arroz y el maíz para venderlos a precios altos ya que ellos tenían la capacidad económica para adquirirlos directamente de los productores a precios bajos, en las afueras de la ciudad.

Para evitar que la situación del monopolio de los productos agrícolas se siguiera presentando, se diera escasez de los mismos, especulación y manipulación desmedida en sus precios, el Cabildo (los gobernantes españoles de la época) comprendió que debía regular el mercadeo de artículos de primera necesidad. Por consiguiente, tomó medidas de naturaleza policial y prohibieron el comercio en tres leguas en contorno de Santafé y la compra en los caminos antes de llegar a la capital; siendo una de las razones por las cuales los mercados se encuentran concentrados en las zonas urbanas del territorio.

También, empezó a considerarse la necesidad de alquilar un espacio para establecer allí un depósito, administrado por las autoridades municipales y que expendiera los víveres al público, instituyéndose así las plazas de mercado como los centros de acopio y distribución en los municipios.

De allí nace lo que se conoce como la central de abastos orientada esencialmente a la regulación del mercado agrícola; y con el tiempo se establecieron por todos los municipios de Cundinamarca, con ese mismo tipo de organización.

De lo anterior se puede decir que la conformación de las centrales de abastos, tuvo sus orígenes en las plazas de mercado y que se han convertido en el eje de operaciones de almacenamiento y distribución de los productos y que dicha actividad sustenta la economía.

## OTROS CENTROS DE LOGISTICA

- <sup>28</sup>El Centro Logístico Eje Cafetero, se construye en las afueras de Bogotá, específicamente en la calle 80, vía Siberia, ofrece la infraestructura idónea para el funcionamiento de una plataforma de consolidación y distribución de

---

<sup>28</sup>. Ibid

carga en el centro del país, se encuentra en consolidación la III etapa de Servicios Múltiples.

- <sup>29</sup>EL PORTAL, CENTRO LOGISTICO EMPRESARIAL El más complejo conjunto logístico de la Sabana de Bogotá dirigido a transportadores que buscan optimizar sus procesos de distribución urbana haciéndolos más competitivos, productivos y globalizados. Ubicado sobre el principal corredor logístico e industrial de acceso a la capital (calle 13 troncal de occidente km 5 al 6 Mosquera) a 8 km de la nueva Terminal de carga del aeropuerto Internacional el Dorado.
- CENTRO LOGISTICO MANZANILLO ubicado en la isla de Manzanillo, en el barrio El Bosque frente al Terminal Marítimo Muelles el Bosque
- CENTRO LOGÍSTICO COLTRACARGA LTDA. Atlántico, Barranquilla ubicado en la carrera 15 29-72
- <sup>30</sup>el CEDI Las Vegas de Almacenes Éxito es el centro de distribución más grande del país y uno de los más modernos de Suramérica.
- <sup>31</sup>Centro de Distribución Logística de Contecar en el Puerto de Cartagena, ha sido galardonado cinco veces como el más eficiente del Caribe

## PROBLEMÁTICA

Ya que la logística no ha sido el fuerte del país, por que como se puede observar a lo largo de la historia todo la actividad económica se basa en la compra y venta de los bienes que por lo general se encuentran en la plazas de mercado, muy conocidas en el medio, pero esto ha ido cambiando en la medida que se han organizado para que existan centros de recolección, acopio y distribución de productos.

Tumaco no ha sido la excepción dado que cuenta con ventajas comparativas como su buena ubicación geográfica y conectividad con el centro del país, desde finales del siglo XIX fue centro de acopio y distribución de productos como el mangle para tanino, la tagua, la madera, el cacao, el camarón y los productos del mar. Desafortunadamente y debido a cambios económicos, políticos y sociales, no ha sido posible su estabilización como centro logístico para la región y el país. Hoy, pese a que dispone de infraestructuras portuarias (puerto mercante, puerto pesquero, terminal y puerto del oleoducto transandino, dos terminales de almacenamiento y exportación de aceite crudo de palma), aeroportuarias y viales, estas son de baja capacidad y poca tecnología, que sumados a su distancia con

---

<sup>29</sup> . Ibid

<sup>30</sup> . Ibid

<sup>31</sup> . Ibid

respecto a los principales mercados nacionales, lo hacen poco competitivo para los productos de la región.

La misma argumentación no podría sostenerse si se piensa para productos de origen o destino internacional, donde su ubicación como frontera con el vecino país del Ecuador y el sur del continente, la posibilidad de ser la salida al mar para un país como Brasil, catalogado hoy como la octava potencia económica mundial, para lo cual se sería necesario no sólo mejorar la infraestructura existente, sino también la creación de al menos un Centro Logístico de suficiente capacidad, atender la movilidad, organización y distribución de los bienes importados y a exportar. Este escenario, sin dudas sería de gran importancia para el crecimiento económico regional, y de igual forma para el mejoramiento de las condiciones sociales que hoy enfrenta el territorio.

## **CONCEPTOS DE LOGISTICA**

### **LOGISTICA:**

<sup>32</sup>La logística se define como la manipulación de bienes y servicios que requieren o producen las empresas o los consumidores finales, mediante las funciones de transporte, almacenaje y aprovisionamiento y/o distribución de mercancías. La logística abarca, además del transporte de mercancías, la planificación y organización de la carga en toda la cadena de valor como elemento de calidad.

La logística es el elemento de articulación de infraestructura física y servicios para permitir el uso adecuado de los recursos. Esto contribuye a que se tengan mejoras en la productividad lo que a su vez da paso a la competitividad del intercambio comercial.

### **CENTRO LOGISTICO**

<sup>33</sup>Es un territorio equipado para desarrollar actividades logísticas, distribución adecuada de los espacios para el movimiento eficiente de vehículos de transporte, andenes, estacionamiento para vehículos de transporte, en ciertos casos infraestructura para transferencia intermodal, oficinas para operadores logísticos, y servicios complementarios para los vehículos de transporte y sus operadores.

---

<sup>32</sup>. Ibid

<sup>33</sup>. Ibid

## PLATAFORMAS LOGISTICAS

Las plataformas logísticas son el conjunto de instalaciones inmobiliarias tales como bodegas y plantas de producción y el transporte de mercancías entre el proveedor, fabricante, distribuidor, minorista, consumidor entre otros agentes. Las plataformas logísticas acogen la actividad logística y organizan el transporte.

<sup>34</sup>La definición de plataforma logística establecida por la Asociación Europea de Centros de Transporte de Mercancías (Europlatforms) es: “Zona delimitada, en el interior de la cual se realizan, por parte de diferentes operadores, todas las actividades relativas al transporte, logística y distribución de mercancías, tanto para el tránsito nacional como internacional”. Las plataformas logísticas se clasifican a nivel internacional según sean mono modales, de intercambio modal o multimodales:

- **Nodo de abastecimiento/mayorista:** Su ámbito acostumbra a ser metropolitano o municipal, adoptando generalmente una funcionalidad básica de servicio a la distribución urbana de mercancías, que permite eliminar la circulación de vehículos pesados por el centro de las ciudades y las empresas de transporte, reorganizando el tráfico interno de mercancías en la ciudad.
- **Centros de transporte terrestre:** Son plataformas de servicios al transporte de carácter local o metropolitano, o bien de soporte al tránsito interurbano de media y larga distancia por carretera. Cuentan con servicios a la carga, al vehículo y al transportador.
- **Área logística de distribución:** Son plataformas logísticas de carácter regional, con todos los servicios y equipamientos necesarios para llevar a cabo actividades de almacenamiento y distribución.
- **Centros de carga aérea:** Centros logísticos intermodales aéreo-carreteros vinculados a grandes terminales de carga aérea, con sus correspondientes instalaciones para la conexión terrestre y habitualmente dotadas de infraestructura aduanera y controles de comercio exterior.
- **Zonas de actividades logísticas portuarias (ZAL):** Plataformas logísticas vinculadas a puertos, que acogen actividades de segunda y tercera línea portuaria, generalmente dedicadas a actividades logísticas de mercancías marítimas. Su implantación responde a los requerimientos de manipulación y distribución de mercancía marítima hacia y desde el *hinterland* portuario.
- **Puertos secos:** Plataformas logísticas especializadas en el intercambio modal férreo-carretero (también puede ser ferroviario-marítimo) y en el tratamiento de

---

<sup>34</sup> . Ibid

mercancía ferroviaria. Se trata de un puerto seco cuando la terminal intermodal de mercancías está situada en el interior y conecta a través de la red férrea o carretera con el puerto de origen o destino.

- **Zonas logísticas multimodales:** Las terminales ferroviarias intermodales pueden combinarse con los centros de transporte conformando grandes plataformas logísticas intermodales (especialmente ferrocarril-carretera) con una mayor complejidad funcional.

Los servicios que ofrecen típicamente las plataformas logísticas dependen de aspectos como los modos de transporte que queden articulados en la misma, la orientación de mercado, el nivel de desarrollo de los operadores logísticos instalados. Dichos servicios, comprenden, de manera esquemática:

**Servicios a la carga:** recepción, almacenaje y despacho; consolidación/ desconsolidación, *picking*, *packing*, etiquetado, preparación de pedidos, armado de kits; conservación en condiciones de temperatura y humedad apropiadas; desaduanaje; inspecciones fronterizas, fitosanitarias y de seguridad.

- **Servicios a los vehículos:** patios de maniobra, aparcamientos, gasolinera, taller, venta de repuestos, concesionario.

- **Servicios a las personas y las empresas:** hotel, restaurantes, banco, oficinas de empleo, centros de convenciones, transporte público, servicios de tecnologías de la información y las comunicaciones, electricidad, y agua, recolección y reciclaje de residuos.

- **Servicios generales:** vigilancia 24 horas, predios cerrados, circuito cerrado de comunicación, accesos controlados, centro de recepción de visitantes.

En la logística intervienen diferentes sectores como el transporte, comercio y desarrollo empresarial, así como la tecnología en las comunicaciones, lo que permite que exista un mayor control en las actividades comerciales.

## **PERSPECTIVAS DE LAS CONDICIONES DEL CENTRO DE LOGISTICO TUMACO**

Como una estrategia de ganar un espacio en el mercado nacional e internacional además de protagonismo se pretende implementar un Centro Logístico en Tumaco.

El cual ofrecería servicios de *almacenamiento*, estando acorde a las exigencias del bien, sea este perecedero o no perecedero, tomando el origen del bien a tratar se ajustaran las condiciones acorde a las exigencias del producto en el caso de los que requieran refrigeración continua para su preservación.

*Para hacer optimas las condiciones del centro logístico se hará buen uso de un factor fundamental se trata del espacio, el cual deberá ser usado al máximo, con el fin de guardar, proteger y conservar las mercancías, ya que las condiciones de los bienes dependerán en buena medida de la forma como se almacenen, se hará de forma estacional es decir que no se queden mucho tiempo en bodega para que exista la rotación constante de las mercancías.*

*Con el objetivo de minimizar los costos se optara por el tipo de <sup>35</sup>almacenamiento convencional, dado que requiere de poca tecnología para su implementación, este se efectúa a nivel del piso y permite hacer un uso entre el 50% y 80% del total del espacio.*

Con el fin de abastecer el mercado local, nacional e internacional, se hará uso de técnicas de transporte que permitan un despacho y cargue de camiones, de manera eficiente, para reducir costos y tiempos de entrega de la mercancía al cliente, aplicando el just time, para ganar buena imagen en el mercado.

## **LOCALIZACIÓN Y DISEÑO**

Este factor es muy importante para que exista eficiencia en los procesos de almacenamiento y distribución de las mercancías por ello se deberá analizar cuál será la entrada y salida de cargas, desde el acopio de los productos hasta el Centro de Distribución, para luego despachar a los posibles mercados.

Tomando en cuenta que Tumaco es una ciudad pequeña se tomara este factor para que la nueva infraestructura quede situada de tal forma que contribuya al descongestionamiento del tráfico vehicular.

---

<sup>35</sup> . Ibid

El diseño dependerá en gran medida de la cantidad, y variedad de los productos a almacenar, y distribuir dado lo anterior se optara por hacer las instalaciones de una sola planta, además de contar con:

Muelles de cargue y descargue, zona de recepción donde lleguen los productos de la región para su posterior almacenamiento y distribución, zona de stock la cual deberá estar aprovisionada con lo necesario para facilitar el proceso de despacho, para la preparación de los pedidos, los cuales irán a una zona de verificación para garantizar la optima entrega del producto.

La moderna infraestructura deberá tener zona de oficinas y área de servicios las cuales deben contar con una infraestructura administrativa donde se coordinen las distintas actividades implicadas en la logística.

Puesto que en toda actividad hay riesgos se contara con primeros auxilios para cualquier emergencia que pudiese presentarse.

Para mejorar las condiciones del personal se implementara el servicio de cafetería y restaurante, además de contar con seguridad y vigilancia las 24 horas.

También habrá espacio para crear duchas y camerinos para una mayor comodidad del personal.

Por último se crearan zonas Especiales en caso de que algún producto no se encuentre apto y sea rechazado, se contara con zona para las devoluciones, también se contara con un espacio para el almacenamiento de los materiales como son las estibas y canastas. Se creara espacio para una zona de repuestos y equipos de mantenimiento, para que la maquinaria empleada en la labor del día a día del Centro Logístico Tumaco siempre este en buenas condiciones y contribuya al buen funcionamiento de las tareas.

Es así como el Centro de Distribución Logística Tumaco contribuirá a la mejora de la imagen del Puerto ante el resto del país, dado que se convertirá en símbolo de progreso para la gente de la región.



<http://www.infonegocios.biz/nota.asp?nrc=23481&nprt=1>

## **PRINCIPALES PROBLEMATICAS DEL MUNICIPIO**

El municipio carece de las suficientes infraestructuras que le impide crecer en las actividades económicas y poderse insertar de una forma más directa en el mercado nacional, sus instalaciones logísticas con las que cuenta no están acorde a las necesidades que requiere el municipio y el país:

No cuenta con vías de acceso amplias y en buenas condiciones, el puerto de Tumaco es muy pequeño, tiene la capacidad de recibir a un buque, mientras los otros tienen que esperar para ser descargados, este factor hace que se pierda tiempo y dinero.

- Deficiencia en la prestación de los servicios públicos
- Altos costos en los servicios públicos
- Capacidad productiva insuficiente
- Insuficiente mano de obra calificada
- Débil compromiso y apropiación territorial de la mano de obra
- Inseguridad por la presencia de grupos armados ilegales

## **IMPORTANCIA DEL CENTRO LOGISTICO**

Los centros logísticos son de vital importancia para mejorar la productividad en las operaciones de transporte dado que se puede apresar y combinar un mayor volumen de carga, para uno o más clientes. Se constituyen en un eje de apoyo, para fomentar la productividad y la competitividad de la región.

A nivel global la importancia de los Centros Logísticos está vinculada a la gestión de unidades de carga, para integrar cadenas de suministro, en particular para distribución física, que exige la articulación de diferentes cadenas de transporte.

- Permite integrar la comercialización de mercancías locales
- Contribuye al fortalecimiento de las zonas productivas
- Vuelve competitivo al territorio
- Transformación y comercialización de los bienes y servicios ya sea para exportar o distribuir al resto del territorio.
- Estimula la actividad empresarial
- Fortalece la actividad productiva

## **CENTRO LOGISTICO EN TUMACO**

Además de las anteriores, su importancia radica en que se convierte en un instrumento que puede integrar y conectar empresas con la finalidad de producir más y en mejores condiciones sus bienes y sus servicios. Se puede decir que contando con las instalaciones adecuadas se pueden hacer operaciones de distribución, empaque y almacenaje de los productos de la región los cuales saldrían del centro logístico a los lugares de destino que se requieran.

Para que Tumaco llegue a ser competitivo, deberá utilizar y aprovechar sus propios recursos, integrarse con sectores de actividades complementarias y adaptarse a los requerimientos del entorno.

Por ello deberá aprovechar su localización geográfica, y el estatus que tiene como el segundo puerto de importancia del pacífico después del de Buenaventura, y por tener frontera con el país vecino de Ecuador y riquezas de productos agrícolas y del mar, entre otras.

Si se observan las condiciones en las que se encuentra el municipio se puede decir que para el sector productivo de Tumaco el interés en un posible Centro Logístico es alto, dado que requiere de múltiples servicios entre los que se destaca el del transporte para la movilización de los bienes que produce.

Dado lo anterior, sería propicio la creación del centro logístico de Tumaco, que serviría para la región del pacífico sur que se destaca por los cultivos agrícolas con productos como el plátano, yuca, banano, coco, cacao y frutales, además de la

diversidad de productos del mar como mariscos y pescados, que necesitan de un centro de acopio y distribución que cuente con las condiciones propicias para el almacenaje y el posterior despacho de los productos, a fin de aliviar sus costos y mejorar su competitividad en el mercado nacional e internacional.

Este punto de paso se hace con el objetivo de minimizar el costo total de la operación, es decir en la mano de obra, el espacio y los equipos o la maquinaria que se requieran para el almacenaje, el acopio, bodegaje para suministrar un adecuado servicio a los clientes en lo que tiene que ver con la recepción y despacho de productos.

## **SISTEMA DE ALMACENAMIENTO**

Se deberá elegir sistemas y equipos que puedan implementarse para manipulación y manejo de materiales de cargas, para operaciones de traslado entre zonas de recepción, almacenamiento, preparación de pedidos y despacho.

Dependiendo de las características del producto se pueden almacenar de forma selectiva, es decir por referencia y orden de despacho de la mercancía.

Para que los procesos marchen de la mejor forma se deberá manejar un buen sistema de información en el centro de distribución logística, donde se reduzca el papeleo para evitar errores humanos y desperdicio de tiempo, archivando y buscando documentos.

Se deberá manejar el “Justo a Tiempo” (*just time*) para la mejora del servicio al cliente, donde se manejen pocos inventarios, y la elección de mercancías que representen mayor valor económico.

## CONCLUSIONES, SUGERENCIAS Y/O RECOMENDACIONES

### CONCLUSIONES

Para el desarrollo de una ciudad, municipio, región o país se necesitan proyectos que le permitan aprovechar las capacidades y oportunidades con las que cuenta. Tumaco es un municipio rico en escenarios turísticos, diversidad de productos agrícolas y del mar, con suelos propicios para el cultivo, tiene una rica cultura, llena de tradiciones, bailes exóticos, una variedad de platos típicos que caracterizan la amplia gastronomía de la costa. Además, cuenta con los carnavales del fuego con lo que se ha logrado ganar buena imagen a nivel departamental y nacional, tiene muchas cosas buenas que aprovechar y que pueden ser potenciadas para promover el desarrollo sostenible de la región.

El corredor Intermodal Tumaco - Manaos - Belem Do Pará, es una oportunidad para sacar a Tumaco del aparente atraso que ha tenido durante décadas, y ha hecho que grupos al margen de ley se apoderen del territorio causando pánico a la comunidad. es urgente que el gobierno nacional ponga sus ojos en este territorio para impartir orden y darle el estatus de ciudad, con calles arregladas, terminales de transporte adecuados, para incitar a grandes inversionistas nacionales o extranjeros a que instalen sus empresas en Tumaco, para la generación de empleos directos e indirectos, donde todos ganen y el beneficio sea mutuo, tanto para los empresarios e inversionistas como para la población, la cual con la entrada de mejores ingresos pueden mejorar su condición de vida, y de esta forma reducir los índices de violencia e inseguridad que hoy se vive.

## RECOMENDACIONES

- En primer lugar falta mayor difusión en las distintas instituciones de lo que implica el corredor Intermodal, muchas de ellas someramente saben o han escuchado del tema. Es preocupante que otras ni siquiera han escuchado algo relacionado con el tema.
- En el Plan de Ordenamiento Territorial no se plasma de manera concreta actividades o acciones que estén relacionadas directamente con el proyecto, sólo se menciona que “se promoverá el mejoramiento de la infraestructura vial y de transporte al interior del municipio para conectar a Tumaco con el exterior a través de las vías Tumaco Esmeraldas y Tumaco - Manaos - Belem Do Pará.”
- Dado que Tumaco cuenta con potencialidades para el aprovechamiento del proyecto por ser y disponer de un puerto mercante en el pacífico, es necesario que el gobierno local gestione ante las distintas instituciones del orden nacional las acciones necesarias, para realización de obras que contribuyan a la adecuación de dicho puerto.
- De igual forma, es necesario crear políticas orientadas al aprovechamiento cultural y ambiental de la región para realizar actividades relacionadas con el turismo en todas sus formas.
- El corredor intermodal es un proyecto que puede traer grandes cambios en los distintos sectores económicos, los cuales pueden ser aprovechados en la medida en que el entorno se adapte a las condiciones que genere la puesta en marcha del proyecto es decir: se requiere de la adecuación urgente de infraestructuras viales; de servicios de transporte y portuarios con condiciones de estándares internacionales.
- Es necesario que las distintas instituciones del municipio se unan y realicen planes estratégicos de producción, recolección y distribución de los productos de la región para que exista alineamiento y todas las organizaciones trabajen manejando una información lineal.
- La educación es importante para el progreso de una comunidad, aunque se ha logrado avanzar al respecto, es innumerable lo que queda por hacer, empezando por capacitar el talento humano, para que pueda aprovechar las oportunidades que seguramente ofertará el proyecto y ser competitivos y capaces de sostenerse en un medio exigente.

## **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES CENTRO LOGISTICO TUMACO**

- Se concluye que en Tumaco hay ausencia total de Centros Logísticos como medio para promover la competitividad de la región.
- Que se requiere la implementación de infraestructuras que creen espacios propicios para estimular la inversión en el territorio.
- La creación de un centro Logístico trae efectos positivos en cuanto a la competitividad territorial, siempre y cuando se usen los recursos disponibles de una manera responsable y acorde a las normas de protección del medio ambiente.
- Para que Tumaco sea competitivo necesita urgente proyectos que le permitan estar acorde a las exigencias del entorno, y políticas para la inversión en el municipio como incentivos a los productores, beneficios fiscales a las empresas que desempeñen sus labores en la región, entre otros.
- Que se fortalezcan los recursos propios de la región, para optimizar las oportunidades en el mercado en el ámbito nacional y en el exterior.
- Por último, que se tome en cuenta como prioridad de inversión, la creación de un Centro Logístico como medio para promover e incentivar las actividades productivas en el municipio de Tumaco.

## **BIBLIOGRAFIA**

Plan de Ordenamiento territorial de la Alcaldía de San Andrés de Tumaco

Logística integral p, 46

## NETGRAFIA

web [www.bicusa.org](http://www.bicusa.org)

web [www.panamazonica.org](http://www.panamazonica.org)

web [www.google.com](http://www.google.com)

web [www.monografias.com](http://www.monografias.com)

web [www.altavista.com](http://www.altavista.com)

web [www.eumed.net/cursecon/ecolat/co/ronago-patria-boba.htm](http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/co/ronago-patria-boba.htm)

web [www.iirsa.org](http://www.iirsa.org)

web [www.google.com](http://www.google.com)+ Tumaco Manaos

web “Énfasis Logística On Line”

web de [bitacorasdebogota.blogspot.com/search/label/Mercado](http://bitacorasdebogota.blogspot.com/search/label/Mercado)

web <http://ejelogistico.com/>

web [www.revistadelogistica.com/n7\\_cedi.asp](http://www.revistadelogistica.com/n7_cedi.asp)

web <http://www.portafolio.co/economia/inauguran-centro-distribucion-logistica-cartagena>

[http://interletras.com/manualCCI/LOGISTICA\\_EXPORTADORA/logisticaexp10.htm](http://interletras.com/manualCCI/LOGISTICA_EXPORTADORA/logisticaexp10.htm)

<http://www.andi.com.co/Archivos/file/Gerencia%20LTI/Seminario%20SENA/ANDI%202012%20Documento%206b%20doc%20CENTROS%20LOGISTICOS.pdf>

web [www.infonegocios.biz/nota.asp?nrc=23481&nprt=1](http://www.infonegocios.biz/nota.asp?nrc=23481&nprt=1)

# ANEXOS

Nariño, Colombia. Corredor Intermodal Tumaco manaos Belem Do Pará y sus implicaciones en el desarrollo económico del municipio de Tumaco análisis Dofa

### Anexo A. ANALISIS DOFA

CORREDOR INTERMODAL TUMACO MANAOS BELEN DO PARÁ Sus Implicaciones en el Desarrollo Económico del Municipio de Tumaco, Nariño, Colombia.

| FORTALEZAS                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | OPORTUNIDADES                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tumaco es rico en escenarios turísticos</li> <li>• Posee una buena ubicación geográfica</li> <li>• Tumaco y la subregión pacifico nariñense dispone de un importante número de oportunidades productivas.</li> <li>• Tumaco dispone de las mejores tierras agrícolas del pacifico Colombiano.</li> <li>• Posee riquezas culturales</li> </ul>                                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Integración regional del sur del país de Nariño, Putumayo y Amazonas.</li> <li>• Facilidad para el tránsito de personas y mercancías</li> <li>• Mayor Inversión del Gobierno</li> <li>• Incremento de inversion extranjera</li> <li>• Mejoramiento de la logística de transporte e infraestructuras para el desarrollo económico</li> <li>• Integración fronteriza, con Brasil, Ecuador y Perú</li> <li>• Incremento de oferta de productos extranjeros</li> <li>• Incremento de actividades turísticas</li> <li>• Buena imagen a nivel nacional e internacional</li> </ul> |
| DEBILIDADES                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | AMENAZAS                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Baja capacidad productiva</li> <li>• Atraso economico</li> <li>• Falta de tecnología para la producción</li> <li>• Inseguridad</li> <li>• Alta sedimentación del canal de acceso del Puerto mercante</li> <li>• Desinformación de la población sobre el desarrollo del proyecto</li> <li>• Elevados indices de pobreza</li> <li>• Transporte público fluvial limitado</li> <li>• Infraestructura pecaría</li> <li>• Servicios básicos insatisfechos</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mayor presión sobre los recursos naturales</li> <li>• Incremento de la competencia a la producción local</li> <li>• Incremento de la contaminación ambiental</li> <li>• Presión sobre el recurso tierra</li> <li>• Incremento en el costo de la tierra</li> <li>• Pérdida de identidad cultural</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                  |

**Anexo B. Proyectos IIRSA Proyectos de la Agenda de Implementación  
Consensuada 2005-2010**

| Nº | PROYECTOS                                                                            | EJE/PROCESO           | MILLONES DE US\$ | PAÍSES        |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|------------------|---------------|
| 1  | Duplicación de la Ruta 14 entre Paso de los Libres y Gualedaychú                     | MERCOSUR-Chile        | 780,0            | AR (BR)       |
| 2  | Adecuación del Corredor Río Branco-Montevideo-Colonia-Nueva Palmira                  | MERCOSUR-Chile        | 234,0            | UY (AR-BR)    |
| 3  | Construcción del Puente Internacional Jaguarão-Río Branco                            | MERCOSUR-Chile        | 35,0             | BR-UY         |
| 4  | Duplicación del Tramo Palhoça-Osorio (Rodovia Mercosur)                              | MERCOSUR-Chile        | 700,0            | BR (AR-UY)    |
| 5  | Proyecto Ferroviario Los Andes- Mendoza (Ferrocaril Trasandino Central)              | MERCOSUR-Chile        | 5.100,0          | AR-CH         |
| 6  | Ruta Internacional CH-60 (Sector Valparaíso-Los Andes)                               | MERCOSUR-Chile        | 286,0            | CH (AR)       |
| 7  | Gasoducto del Noreste Argentino                                                      | MERCOSUR-Chile        | 1.000,0          | AR (BO)       |
| 8  | Construcción del Puente Binacional Salvador Mazza-Yacuiba y Centro de Frontera       | Capricornio           | 23,0             | AR-BO         |
| 9  | Nuevo Puente Presidente Franco-Porto Meira, con Centro de Frontera Paraguay - Brasil | Capricornio           | 80,0             | PY-BR         |
| 10 | Construcción de la Carretera Pailón-San José-Puerto Suárez                           | Interoceánico Central | 477,0            | BO (BR-CH-PE) |
| 11 | Anillo Ferroviario de San Pablo (Tramo Norte y Sur)                                  | Interoceánico Central | 850,0            | BR            |

|    |                                                                                                   |                          |         |                |
|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|---------|----------------|
| 12 | Paso de Frontera Infante<br>Rivarola-Cañada Oruro                                                 | Interoceánico<br>Central | 2,0     | BO-PY          |
| 13 | Construcción de la Carretera<br>Cañada Oruro-Villamontes-<br>Tarija-Estación Abaroa (1°<br>Etapa) | Interoceánico<br>Central | 49,0    | BO (PY)        |
| 14 | Carretera Toledo-Pisiga                                                                           | Interoceánico<br>Central | 95,0    | BO (CH)        |
| 15 | Pavimentación y<br>Mejoramiento de la Carretera<br>Iquique-Colchane                               | Interoceánico<br>Central | 42,0    | CH (BO)        |
| 16 | Rehabilitación del Tramo El<br>Sillar                                                             | Interoceánico<br>Central | 120,0   | BO (CH-<br>PE) |
| 17 | Centro Binacional de<br>Atención de Frontera<br>Desaguadero                                       | Andino                   | 7,5     | BO-PE          |
| 18 | Paso de Frontera Cúcuta-San<br>Antonio del Táchira                                                | Andino                   | 2,0     | CO-VE          |
| 19 | Recuperación de la<br>Navegabilidad del Río Meta                                                  | Andino                   | 108,0   | CO-VE          |
| 20 | Corredor vial Tumaco - Pasto<br>- Mocoa - Puerto Asís                                             | Amazonas                 | 373,0   | CO             |
| 21 | Carretera Paita-Tarapoto-<br>Yurimaguas, Puertos y<br>Centros Logísticos                          | Amazonas                 | 681,2   | PE (BR)        |
| 22 | Carretera Lima-Tingo María-<br>Pucallpa, Puertos y Centros<br>logísticos                          | Amazonas                 | 1.351,3 | PE (BR)        |
| 23 | Puerto Francisco de Orellana                                                                      | Amazonas                 | 105,3   | EC             |
| 24 | Pavimentación Iñapari-Puerto<br>Maldonado-Inambari,<br>Inambari-Juliaca/Inambari-<br>Cusco        | Perú-Brasil-<br>Bolivia  | 1.384,3 | PE (BR)        |
| 25 | Puente sobre el Río Acre                                                                          | Perú-Brasil-<br>Bolivia  | 12,0    | BR-PE          |
| 26 | Carretera Boa Vista-Bonfim-                                                                       | Escudo                   | 3,3     | GY-BR          |

|       |                                                                                                           |                    |          |              |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|----------|--------------|
|       | Lethem-Georgetown (1°<br>Etapa: Estudios)                                                                 | Guayanés           |          |              |
| 27    | Puente sobre el Río Takutu                                                                                | Escudo<br>Guayanés | 10,0     | GY-BR        |
| 28    | Carretera Venezuela (Ciudad<br>Guayana)-Guyana<br>(Georgetown)-Suriname<br>(Paramaribo) (1° Etapa)        | Escudo<br>Guayanés | 0,8      | VE-GY-<br>SU |
| 29    | Mejorías en la Vía Nieuw<br>Nickerie-Paramaribo-Albina y<br>Cruce Internacional sobre el<br>Río Marowijne | Escudo<br>Guayanés | 105,0    | SU-GY        |
| 30    | Exportación por Envíos<br>Postales para PyMEs                                                             | TICs               | 5,0      | Regional     |
| 31    | Implementación del Acuerdo<br>de Roaming en América del<br>Sur                                            | TICs               | 1,3      | Regional     |
| TOTAL |                                                                                                           |                    | 14.023,0 |              |

## Anexo C. Encuesta



Universidad de Nariño  
Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas  
Programa Comercio Internacional y Mercadeo

**CORREDOR INTERMODAL TUMACO - MANAOS - BELEM DO PARÁ**  
Sus Implicaciones en el Desarrollo Económico del Municipio de Tumaco, Nariño,  
Colombia.

Fecha\_\_\_\_\_

Nombre\_\_\_\_\_del\_\_\_\_\_Encuestado

Empresa, Entidad u Organización a la que pertenece

### FINALIDAD

Conocer conceptos y opiniones de actores representativos del municipio de Tumaco respecto al proyecto Multimodal Tumaco - Belem Do Pará, a fin de determinar sus visiones sobre los impactos que generaría en el desarrollo económico y social de la región.

1. Sabe acerca del proyecto multimodal Tumaco- Belem Do Pará.

a) Si ☐ b) No ☐

2. ¿Conoce cuales son las apuestas productivas con oportunidades de intercambio comercial que posee el Nordeste de Brasilero?

a) Si ☐ b) No ☐

Justifique su respuesta:

---

---

---

---

3. ¿Conoce cuales son las apuestas productivas del municipio de Tumaco, que puedan ser competentes con el mercado de Brasil y/o que pueden ser potenciadas para el comercio internacional con la implementación del intermodal?

a) Si ☐

b) No ☐

*Justifique su respuesta:*

---

---

---

---

4. ¿Cree Usted que el municipio de Tumaco tiene las condiciones para aprovechar las oportunidades que pueda traer consigo el proyecto multimodal Tumaco- Belem Do Pará?

a) Si ☐

b) No ☐

*Justifique su respuesta:*

---

---

---

---

5. ¿Que acciones cree usted deben ser implementadas por el municipio para aprovechar las oportunidades del Multimodal Tumaco – Belem Do Parra?

---

---

---

---

6. ¿Que beneficios e impacto generaría el corredor intermodal en el sector económico, social, ambiental, cultural del municipio de Tumaco?

Economicos: \_\_\_\_\_

---

---

---

---

Social \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Ambiental \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Cultural: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

7. ¿De qué forma cree usted que la implementación del proyecto multimodal Tumaco- Belem Do Pará puede ayudar a la integración regional?:

a) Sur de Colombia – Nordeste Brasileiro.

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

b) Sur del país (entre Nariño, Putumayo y Amazonas.)

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

c) Región Pacífico de Colombia

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

d) Pacífico Nariñense

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

---

---

8. ¿Que estrategias sugiere Usted, deben ser implementadas por los productores de la región para exportar sus productos a otros mercados?

---

---

---

---

9. ¿Como podrían beneficiarse los empresarios e inversionistas por la condición especial de Tumaco como ZEEE (Zona Económica Especial de Exportación) ?

---

---

---

---

---

10. ¿Como podrían beneficiarse los empresarios e inversionistas por la condición especial de Tumaco como zona de régimen especial aduanero?

---

---

---

---

---

*¡Gracias por su colaboración!*



Fuente: <http://www.google.com.co/#hl=es&tbo=d&scient=psy-ab&q=mapa+fisico+de+tumaco&oq>  
<http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/arquitectura/tesis38.pdf> TESIS 38PDF

