

T
387.524
H557

1

ESTUDIO AL TRANSPORTE DE CABOTAJE EN EL MUELLE DE LOS PEGASOS Y SUS INCIDENCIAS SOCIO-ECONOMICAS EN LA CIUDAD DE CARTAGENA

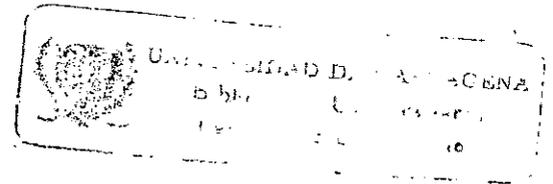


RAQUEL HERNANDEZ C.
ARTURO E. MESTRE C.



CARTAGENA
UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
PROGRAMA DE ECONOMIA

1.989



2

ESTUDIO AL TRANSPORTE DE CABOTAJE EN EL MUELLE DE LOS PEGASOS Y SUS INCIDENCIAS SOCIO-ECONOMICAS EN LA CIUDAD DE CARTAGENA

RAQUEL HERNANDEZ C.

ARTURO E. MESTRE C.

Trabajo de grado presentado
como requisito parcial para
optar al título de Economista

Asesor: Alberto Ruíz Vélez

CARTAGENA
UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
PROGRAMA DE ECONOMIA

1 989

Nota de aceptación

Presidente del jurado:

Jurado

Jurado

Cartagena, ___ de octubre de 1.989

4

Cartagena, 20 de octubre de 1.989

Señores
COMITE DE GRADUACION
Facultad de Ciencias Económicas
Programa de Economía
Universidad de Cartagena
Ciudad

Apreciados señores:

Comunico a ustedes que he asesorado a los señores ARTURO MESTRE CABARCAS Y RAQUEL HERNANDEZ CABALLERO, egresados del programa de Economía, en la elaboración de su trabajo titulado "ESTUDIO AL TRANSPORTE DE CABOTAJE EN EL MUELLE DE LOS PEGASOS Y SUS INCIDENCIAS SOCIO-ECONOMICAS EN LA CIUDAD DE CARTAGENA", con el cual aspiran obtener el título de Economistas.

Atentamente,



Alberto Ruiz velez
Asesor

S

Cartagena, 16 de Octubre de 1.989

Señores:

MIEMBROS COMITE DE TESIS

Facultad de Ciencias Económicas

Universidad de Cartagena

E. S. D.

Distinguidos señores:

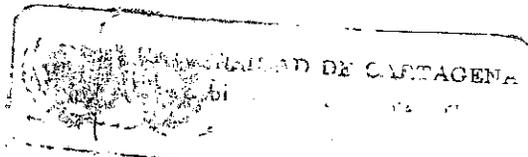
De la manera más atenta y cordial nos permitimos presentar les a ustedes la redacción final de nuestra Tesis para optar al título de Economista titulada "ESTUDIO AL TRANSPORTE DE CABOTAJE EN EL MUELLE DE LOS PEGASOS Y SUS INCIDENCIAS SOCIO-ECONOMICAS EN LA CIUDAD DE CARTAGENA", para que a bien tengan designar los jurados y programarnos la fecha de sustentación.

No siendo otro el motivo de la presente, nos suscribimos de ustedes,

Atte:

Raquel Hernández
RAQUEL HERNANDEZ C.

Arturo E. Mestre C.
ARTURO E. MESTRE C.





UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FUNDADA EN 1827

Cartagena, 16 de noviembre de 1989

Señores
COMITE DE GRADUACION
Facultad de Ciencias Económicas
Universidad de Cartagena
Ciudad

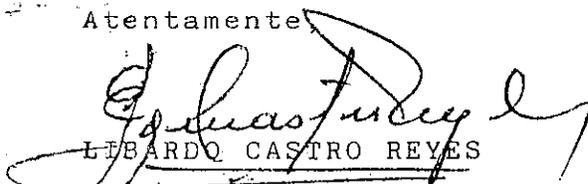
Distinguidos señores:

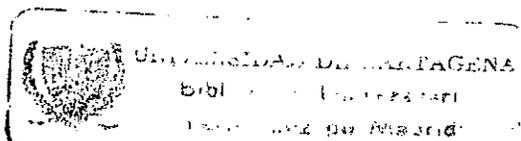
Me refiero a la memoria de grado "Estudio al Transporte de Cabotaje en el muelle de los Pegasos y sus incidencias socioeconómicas en la ciudad de Cartagena", elaborada por los egresados del Programa de Economía Raquel Hernández C. y Arturo Mestre C.

Al respecto manifiesto a Uds que se trata de un estudio descriptivo, donde los egresados detallan ampliamente las actividades que se dan a diario en el muelle de los pega sos, así como también la incidencia que ésta tiene en la Economía de Cartagena y de la región.

Por lo anterior considero que el trabajo de grado de los señores Hernández y Mestre puede ser aceptado como requisito parcial para optar el título de Economistas.

Atentamente


LIBARDO CASTRO REYES





UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FUNDADA EN 1.827

16 de noviembre de 1989

Señores
COMITE DE GRADUACION
Facultad de Ciencias Económicas
Universidad de Cartagena
Ciudad.

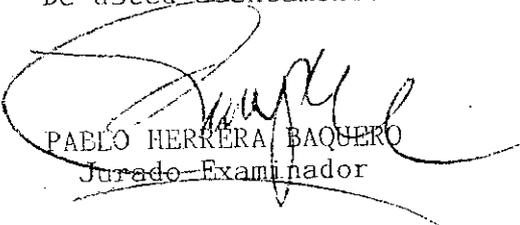
Apreciados señores :

El presente tiene como motivo especial rendir informe sobre el trabajo de tesis intitulado, " ESTUDIO AL TRANSPORTE DE CABOTAJE EN EL MUELLE DE LOS PEGASOS Y SUS INCIDENCIAS SOCIO-ECONOMICAS EN LA CIUDAD DE CARTAGENA " , presentado por los egresados: Raquel Hernández C. y Arturo E. Mestre C.

Después de revisar su contenido he llegado a la conclusión de que fué bien llevado y documentado, creo que puede servir de Referencia para Estudios que tengan afinidad con el hacia el futuro.

Considero a esta Investigación como idonea para optar el Titulo de Economistas y aconsejo al comité adoptarlo como tal.

De usted atentamente.


PABLO HERRERA BAQUERO
Jurado-Examinador

AGRADECIMIENTO

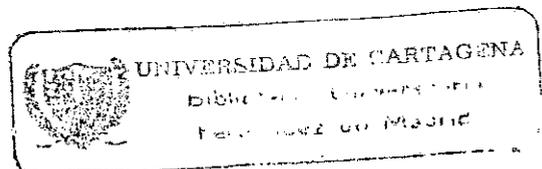
Los autores expresan sus agradecimientos:

A ALBERTO RUIZ VELEZ, Asesor de Relaciones Internacionales de la Universidad de cartagena

A La Universidad de Cartagena

A NANCY MESTRE CABARCAS, Secretaria general de Credinver
Por su ayuda incondicional.

A Todas aquellas personas o instituciones que en una u otra forma, colaboraron en la realización del presente trabajo.



DEDICATORIA

A Mis padres, Hernando Mestre y Josefina Cabarcas, y en especial a mi madre que con su dedicación y esfuerzo contribuyó a la culminación de mis metas propuestas.

A mis hermanos y demás familiares.

A Luís Alberto Vergara ☺ Un amigo como pocos en este mundo.

Arturo Enrique

DEDICATORIA

A Mis padres Luís M. Hernández (f) y Raquel Caballero que con su empeño y dedicación hicieron posible la culminación de mi meta.

A Mis hermanos y en especial a Sonia Hernández de Triana, por su apoyo incondicional.

A Mi amiga Lucia de Paternina, quien me ayudó a través de sus consejos a seguir con empeño mi carrera.

Al Dr José Caballero Navarro.

RAQUEL

LISTA DE CUADROS

CUADRO No 2.1 Determinación del costo directo mensual del manejo administrativo del impuesto de muelle y cabotaje del municipio de cartagena.

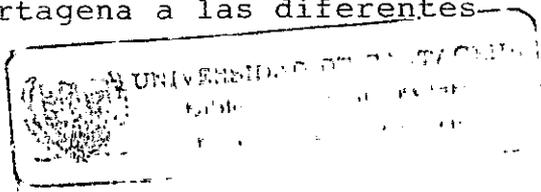
CUADRO No 2.2 Comportamiento del recaudo nominal del impuesto de muelle y cabotaje durante los años 1.985-1.989 en el municipio de Cartagena.

CUADRO No 2.3 Participación porcentual de los recaudos del impuesto de muelle y cabotaje en el ingreso global del municipio.

CUADRO No 3.1 Distribución de las embarcaciones de cabotaje de conformidad con su capacidad en toneladas (Muelle de los Pegasus).

CUADRO No 4.1 Principales zonas y volumen de productos transportados de ellas.

CUADRO No 4.2 Valor de las tarifas por unidad de carga transportada de Cartagena a las diferentes zonas, Año 1.988.



CUADRO No 4.3 Tarifas de cargas desde las principales zonas hacia Cartagena, Año 1.988.

CUADRO No 5.1 Promedio de personas ocupadas en la tripulación de acuerdo a la capacidad de cada barco.

CUADRO No 5.2 Distribución porcentual de los trabajadores según grado de educación.

CUADRO No 5.3 Distribución porcentual de las personas que están de acuerdo con su trabajo.

CUADRO No 6.1 Relación de la carga entrada al Muelle de los Pegasos. Año 1.985.

CUADRO No 6.2 Relación de la carga entrada al Muelle de los Pegasos. Año 1.986.

CUADRO No 6.3 Relación de la carga entrada al Muelle de los Pegasos. Año 1.987.

CUADRO No 6.4 Relación de la carga entrada al Muelle de los Pegasos. Año 1.988.

CUADRO No 6.5 Relación de la carga entrada al Muelle de los Pegasos. Año 1.989.

CUADRO No 6.6 Relación de la carga salida del Muelle de los Pegasos. Año 1.985.

CUADRO No 6.7 Relación de la carga salida del Muelle de los Pegasos. Año 1.986.

CUADRO No 6.8 Relación de la carga salida del Muelle de los Pegasos. Año 1.987.

CUADRO No 6.9 Relación de la carga salida del Muelle de los Pegasos. Año 1.988.

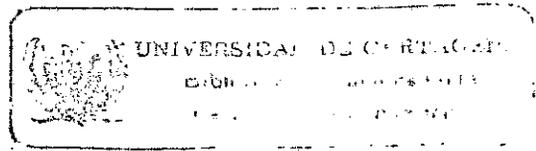
CUADRO No 6.10 Relación de la carga salida del Muelle de los Pegasos. Año 1.989.

LISTA DE GRAFICAS

GRAFICA No 1 Entrada del producto madera al Muelle de los Pegasos. Años 1.985 - 1.989.

GRAFICA No 2 Entrada del producto plátano al Muelle de los Pegasos. Años 1.985 - 1.989.

GRAFICA No 3 Entrada del producto coco al Muelle de los Pegasos. Años 1.985 - 1.989.



LISTA DE ANEXOS

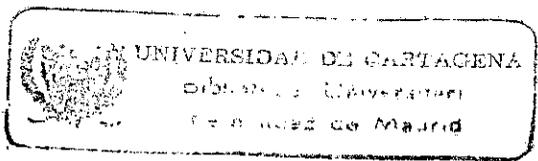
- ANEXO No 1 Aspectos generales de la Autoridad Marítima y Portuaria.
- ANEXO No 2 De los Buques y Naves. Generalidades.
- ANEXO No 3 Encuesta a las personas que laboran en el Muelle de los Pegasos.
- ANEXO No 4 Presupuesto de la Investigación.
- ANEXO No 5 Cronograma de Actividades.

16

TABLA DE CONTENIDO

	Pag
INTRODUCCION	1
0.1 PLANTEAMIENTO Y FORMULACION DEL PROBLEMA	3
0.2 DELIMITACION DEL TEMA	3
0.2.1 Formal	3
0.2.2 Material	4
0.3 JUSTIFICACION DE LA INVESTIGACION	5
0.3.1 Importancia	5
0.3.2 Actualidad	5
0.3.3 Aplicabilidad	5
0.4 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION	6
0.4.1 Objetivo General	6
0.4.2 Objetivos Específicos	6
0.5 MARCO TEORICO	6
0.6 FORMULACION DE HIPOTESIS	8
0.6.1 Hipótesis General	8

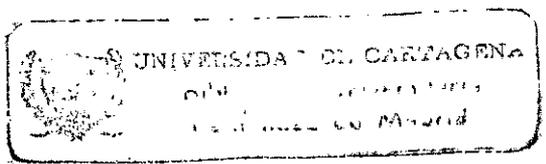
	Pag
0.6.2 Hipótesis de Trabajo	9
0.7 OPERACIONALIZACION DE LAS HIPOTESIS	9
0.7.1 Definiciones conceptuales	9
0.7.2 Definiciones operacionales	10
0.8 METODOLOGIA	11
0.8.1 Tipo de problema	11
0.8.2 Diseño documental de campo	11
1. GENERALIDADES	13
1.1 RESEÑA HISTORICA	13
1.2 DEFINICION DE CONCEPTOS Y TERMINOS TECNICOS	17
1.3 UBICACION DEL MUELLE DE LOS PEGASOS DENTRO DE LA ORGANIZACION PORTUARIA COLOMBIANA	19
1.4 EL TRANSPORTE DE CABOTAJE	20
2. EL MUELLE DE LOS PEGASOS	23
2.1 LA ADMINISTRACION DEL MUELLE Y SU ORGANIZACION	23
2.1.1 Servicios que presta el muelle	26
2.1.2 Impuesto de muellaje	27



	Pag
2.1.3 Medidas para controlar la evasion	30
2.2 ESTADO DEL MUELLE	31
2.2.1 Infraestructura fisica	31
2.2.2 Servicios con que cuenta el muelle	33
2.3 NORMAS Y REGLAMENTOS POR PARTE DEL GO BIERNO Y LAS AUTORIDADES PORTUARIAS EN EL MUELLE DE LOS PEGASOS	35
3. EL TRANSPORTE DE CABOTAJE EN CARTAGENA	38
3.1 SERVICIOS QUE PRESTA EL TRANSPORTE DE CA BOTAJE EN CARTAGENA	38
3.2 CAPACIDAD Y NUMERO TOTAL DE LAS EMBARCA CIONES QUE PRESTAN LOS SERVICIOS DE TRANS PORTE DE CABOTAJE EN EL MUELLE DE LOS PE GASOS	39
3.3 SISTEMA DE FIJACION DE TARIFAS PARA EL COBRO DEL TRANSPORTE	41
3.3.1 Factores relativos a las características de la carga	42
3.3.2 Factores relativos a los costos portua rios	42
3.3.3 Factores operativos	43

	Pag
3.3.4 Factores de comercializacion	43
3.3.5 Formas operativas de este transporte	43
3.3.6 Modalidad de liquidacion	44
4. ZONAS DE LA REGION Y EL PAIS CON LAS CUA LES SE REALIZA EL TRANSPORTE DE CABOTAJE DE CARTAGENA Y LAS TARIFAS POR UNIDAD DE CARGA TRANSPORTADA	47
4.1 PRINCIPALES ZONAS Y PRODUCTOS TRANSPORTA DOS DE ELLAS	47
4.2 ALGUNAS TARIFAS POR UNIDAD DE CARGA TRANS PORTADA A LAS DIFERENTES ZONAS Y OTROS PRODUCTOS IMPORTANTES	51
5. ORGANIZACION EN EL TRANSPORTE DE CABOTA JE DE CARTAGENA	56
5.1 ORGANIZACION EMPRESARIAL	56
5.2 ORGANIZACION OPERATIVA	59
5.3 DILIGENCIAS PARA LA OPERACION DE LA EM BARCACION	59
5.4 LA OPERACIONALIZACION DE LA CARGA	60
5.5 COSTOS	60
5.6 EMPLEOS GENERADOS Y SALARIOS	63

	Pag
5.6.1 Empleos directos	63
5.6.2 Empleos indirectos	67
6. ANALISIS DEL MOVIMIENTO DE CARGA EN EL MUELLE DE LOS PEGASOS AÑOS 1.985-1.989	72
6.1 CARGAS ENTRADAS	72
6.2 CARGAS SALIDAS	
CONCLUSIONES	
RECOMENDACIONES	
BIBLIOGRAFIA	
ANEXOS	



INTRODUCCION

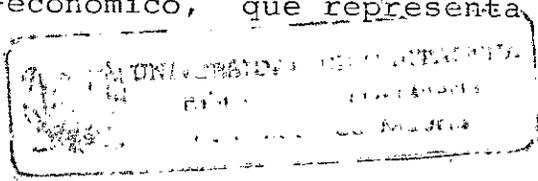
En el presente trabajo elaboramos una descripción y análisis detallado acerca del Muelle de los Pegasos y como inciden en lo económico y social en la ciudad de Cartagena.

Se tomó como período de análisis el comprendido entre los años 1.985 y 1.989, a fin de que el estudio fuese lo más reciente posible.

El Muelle, que fue utilizado como puerto durante la época de la Colonia para el negocio de esclavos, hoy en día despeja una gran actividad comercial por intermedio de los servicios de Cabotaje en beneficio para el desarrollo económico de la región.

Es bueno destacar la gran Generación de Empleo de este puerto en diferentes niveles convirtiéndose este en fuente de trabajo y medio para combatir el desempleo que actualmente maltrata en alto grado la economía de nuestro país.

El análisis del beneficio socio-económico, que representa



el Muelle de los Pegasos para la ciudad de Cartagena, junto al gran movimiento de carga que entra y sale a través del transporte de cabotaje Mayor y Menor son los principales puntos de que se ocupa este estudio.

El estudio se ha dividido en seis (6) capítulos. En el primer capítulo se establece la reseña histórica de cartagena ciudad donde se encuentra el Muelle de los Pegasos. El segundo capítulo habla sobre el Muelle de los Pegasos, su administración, su organización, los servicios que presta el mismo y otros aspectos. El tercer capítulo trata sobre el Transporte de Cabotaje en sí y aspectos como la capacidad de las embarcaciones. El capítulo cuatro se relaciona a las regiones entre las cuales se da el transporte de Cabotaje y relación de los productos transportados de ellas. El quinto capítulo trata sobre la organización empresarial, los empleos tanto directos como indirectos que genera el Transporte de cabotaje en la ciudad de Cartagena y el sexto capítulo, que se trata de un análisis del movimiento de la carga en el Muelle de los Pegasos.

Ubicados dentro de la problemática portuaria de la ciudad de cartagena, y específicamente el Transporte de cabotaje del Muelle de los Pegasos, nos propusimos dar a conocer el papel que juega el Transporte de cabotaje para la economía del país y específicamente para la ciudad.

0.1 PLANTEAMIENTO Y FORMULACION DEL PROBLEMA

El auge de las actividades comerciales y muchas otras que se dan en la ciudad de Cartagena, se debe en gran parte a la gran variedad y cantidad de artículos de primera necesidad provenientes de otros sectores del país. y que llegan a esta ciudad por el Muelle de los Pegasos. Puerto al servicio de Cabotaje donde ciertamente llegan la mayoría de los productos básicos como el plátano, guineo, coco, naranja y madera para el desarrollo de la industria maderera y mueblería en general. Entonces, hasta qué punto ha logrado el Transporte de Cabotaje del Muelle de los Pegasos tener una influencia en el aspecto socio-económico de la ciudad de Cartagena?

Teniendo en cuenta lo anterior, se puede hacer un estudio para saber que beneficios ha traído este tipo de transporte para la ciudad de Cartagena.

0.2 DELIMITACION DEL TEMA

0.2.1 Formal

0.2.1.1 Espacio: Este estudio se hará en la ciudad de Cartagena, en el Muelle de los Pegasos, que tiene como límites: El Centro de Convenciones, la Torre del Reloj, el Parque de La Marina y la Estación de Servicio de la entrada a Bocagrande.

0.2.1.2 Tiempo: El estudio se circunscribe al período comprendido entre los años 1.985 y 1.989.

El período comprendido para la realización de este estudio es el año de 1.989.

0.2.2 Material

0.2.2.1 Variable dependiente: Papel que juega el transporte de Cabotaje para la economía del país y especialmente para la ciudad de Cartagena.

0.2.2.2 Variables Independientes

Beneficios para la ciudad generados por el Transporte de Cabotaje.

Mejoramiento del nivel de vida de las personas que trabajan en el Muelle de los Pegasos.

0.3 JUSTIFICACION DE LA INVESTIGACION

0.3.1 Importancia: Consideramos este tema de suma importancia porque a través de él podemos determinar la influencia del Transporte de Cabotaje para el desarrollo de las actividades comerciales en la ciudad de Cartagena y de esta con otras regiones del país.

Servirá también para orientar estudiantes, profesionales y para investigaciones a fines con el tema.

Otra justificación importante en la realización de este trabajo es obtener el grado de Economista.

0.3.2 Actualidad: Un estudio al Transporte de Cabotaje de el Muelle de los Pegasos es de mucha actualidad ya que cada día hay más intercambio de mercancías entre las diferentes regiones del país.

0.3.3 Aplicabilidad: Este estudio puede tener una aplicación por parte de la administración del Muelle para mejorar muchos aspectos, como por ejemplo el del funcionamiento.

0.4 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION

0.4.1 Objetivo General:

El análisis del beneficio socio-económico, que representa el Muelle de los Pegasos para la ciudad de Cartagena, junto al gran movimiento de carga que entra y sale a través del Transporte de Cabotaje Mayor y Menor.

0.4.2 Objetivos Específicos:

Estudiar la infraestructura del Muelle de los Pegasos.

Conocer el papel que ha jugado el Muelle de los Pegasos en la generación de empleo e ingresos.

Conocer y determinar los recursos con que cuenta el Muelle de los Pegasos.

Establecer el volumen de bienes y servicios que entran por el Muelle y la medida en que estos satisfacen las necesidades de la comunidad.

0.5 MARCO TEORICO

El transporte, en sentido lato, no es más que el acto de

llevar de un lugar a otro una cosa o una persona. Para este efecto el hombre ha utilizado medios y vías a lo largo de la historia. Inicialmente debió acarrear por sí mismo los medios de subsistencia desde los campos de caza y recolección a las cabañas que le servían de habitación. Al mismo tiempo del descubrimiento de la rueda, la navegación iba progresando desde las balsas y piraguas a los barcos de remos y de velas, en el siglo XIX el motor a vapor produjo una mejora sustancial en los transportes terrestres y acuáticos.

El transporte comienza a tener sentido económico relativamente autónomo cuando deja de ser un simple acto de transporte o traslado de personas o cosas para convertirse en actividad regular de distribución de bienes y servicios y personas; es decir, cuando el desarrollo de la división y especialización del trabajo y el crecimiento de las necesidades imponen un intercambio permanente de productos, conocimientos y personas entre distintos grupos humanos.

La ubicación que tiene Cartagena en el Océano Atlántico le brinda la oportunidad de ser uno de los puertos de mayor movimiento en el país.

Este auge en el intercambio comercial viene de tiempo atrás, cuando llegaron los españoles, ya que todas las

mercancías que venían de Europa para Sur América tenían necesariamente que pasar por Cartagena.

La bahía de Cartagena es una de las más grandes y seguras de América del Sur. Esta bahía está muy bien protegida del viento y del oleaje. Es bastante profunda y de fondo arenoso, lo cual es muy bueno para el fondeo.

El Transporte de Cabotaje y Fluvial se presenta como la alternativa más económica para el país por cuanto su costo es menor, comparado con cualquier otro medio de transporte por su mayor tonelaje transportado por unidad de combustible consumido, además, que se emplean vías naturales, de las cuales Colombia cuenta con una red suficiente en extensión que facilita la comunicación con territorios que por otros medios es insuficiente o no existe.

0.6 FORMULACION DE HIPOTESIS

0.6.1 Hipótesis general

Existe una incidencia entre el funcionamiento del Muelle de los Pegasos y el desarrollo de la ciudad.

0.6.2 Hipótesis de trabajo

El movimiento del Muelle de los Pegasos aporta un beneficio socio-económico para Cartagena, porque con la entrada de Bienes de Consumo a través del Muelle permite la satisfacción de las necesidades primarias de los habitantes y a la vez contribuye a la generación de empleo.

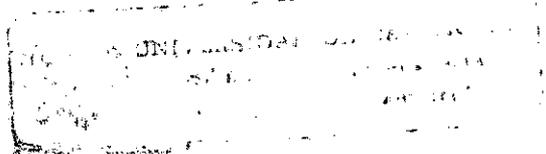
El buen nivel del servicio del Muelle depende de la eficiencia del mismo.

0.7 OPERACIONALIZACION DE LAS HIPOTESIS

0.7.1 Definiciones conceptuales

Transporte de Cabotaje: Es el transporte realizado entre los puertos de un mismo país. Se clasifica en Cabotaje Mayor y Cabotaje Menor, según la categoría de los buques dedicados a la navegación. Se llama Cabotaje porque los cabos o promontorios de la costa sirven de marcaciones o referencia para navegación a los patrones de las embarcaciones.

Movimiento del Muelle: Es la entrada y salida de las embarcaciones, y el descargue y cargue de las mercancías que traen o llevan estas embarcaciones.



Bienes de consumo: Son aquellos bienes comprados por los consumidores y que satisfacen las necesidades directamente.

Necesidades primarias: Todo aquello que se configura como un objetivo básico para lograr un nivel de bienestar que permita el desarrollo armónico e integral del ser humano.

Eficiencia: Calidad de la actuación operativa que se aplica a lo que realiza cumplidamente la función a que es tá destinada, cual es; la de alcanzar los propósitos es pecíficos deseados utilizando los medios y recursos adecua dos.

Generación de empleo: Condición favorable al mercado labo ral creada en base a ciertos parámetros, como forma y ca pacidad deseada de trabajo de un correspondiente sistema operativo por parte de una unidad o sector productivo.

0.7.2 Definiciones operacionales

VARIABLES	INDICADORES	FUENTE
Eficiencia	-Buena prestación del servicio de cargue y descargue de mercan cia.	-Encuestas y observación di recta.

Variable	Indicadores	Fuente
Nivel de empleo	-Grado de capacidad de empleo del Muelle	-Encuestas
Nivel de vida	-Educación, ingresos de las personas.	-Encuesta

0.8 METODOLOGIA

0.8.1 Tipo de problema

El problema que vamos a estudiar es descriptivo.

0.8.2 Diseño documental de campo

La metodología a aplicarse en este estudio, consiste en consultar una serie de fuentes directas e indirectas, usando fuentes primarias y secundarias que poseen los trabajadores del Muelle y algunos agentes marítimos de la ciudad, así como también, la Alcaldía de Cartagena, Puertos de Colombia, la Secretaría de Hacienda Municipal y otros.

Para obtener la información de campo usamos encuestas formales y no formales.

La información obtenida se organizó a través de promedios,

relaciones, índices y otros.

32

De igual manera nos auxiliamos de gráficos y cuadros estadísticos, los cuales nos permitieron reflejar en una mejor forma la información de que se dispuso en este estudio.

Como la población que vamos a estudiar no es superior a 30 personas, no aplicamos fórmula para determinar la muestra.

1. GENERALIDADES

1.1 RESEÑA HISTORICA

El descubrimiento de la bahía de Cartagena, se debe a Rodrigo de Bastidas; pero Bastidas pasó por el frente de la bahía y creyendo que se trataba de un Golfo le dió el nombre de Golfo de Barú en 1.501. Sin embargo, poco tiempo después en una real provisión de la Reina, Isabel la Católica, expedida en 1.503 aparece ya documentalmente el nombre de Cartagena para designar la bahía que Bastidas había juzgado ser Golfo.

La bahía de Cartagena, una de las más grandes y seguras de América del Sur. Está muy bien protegida del viento y el oleaje. Es bastante profunda y de fondo arenoso, es muy bueno para el fondeo.

Los cambios de marea máxima son de 12 pulgadas, la profundidad media de la bahía es de 80 pies. La temperatura varía entre 25 y 30 grados centígrados. El tiempo es bastante estable con pocas lluvias durante la mayor parte del

año. El canal principal de entrada a la bahía, es por Bocacheica, siendo su longitud de 250 metros, su anchura de 150 metros y la profundidad mínima es de 42 pies.

El área, que desde tiempos inmemorables se ha venido utilizando, para el atraque de toda clase de embarcaciones que van desde las cayucas hasta los barcos de Cabotaje mayor y menor, contándose los de transporte turístico y especial, los deportivos, etc., se conoce con el nombre de Muelle de los Pegasos o de la Bodeguita. Está localizado en la zona norte de la ciudad de Cartagena, vecino al hoy Centro de Convenciones, antes Mercado Público al frente del Camellón de los Martires, en la Bahía denominada "Bahía de las Animas". El nombre de esta Bahía se debe indudablemente a los primeros españoles -tal vez compañeros de Cristobal, Guerra, de bastidas, de Ojeda o de Nicuesa- que surcaron las aguas de la bahía de las Animas, lo hicieron un 2 de Noviembre, día en que la Iglesia Romana consagra a las Animas Benditas del Purgatorio. Era costumbre en aquellos tiempos bautizar sitios y lugares con el nombre del santo patrón correspondiente a la fecha del descubrimiento.

Antiguamente las embarcaciones llegaban hasta la boca del puente, hoy Reloj Público, por el Caño de San Anastasio, situado en todo el frente de la boca del puente, dicho caño media 3 metros de ancho y desembocaba en la Bahía de

las Animas. Por la necesidad de ampliar la ciudad se cegó este caño hasta llegar a lo que hoy es el Muelle de los Pegasos, llamado anteriormente Muelle de los Goleros porque en ese sitio se echaban todos los desperdicios de la ciudad y en especial del Mercado Público, atrayendo así la presencia de los goleros (gallinazos).

Cartagena por su posición geográfica es una intersección de gran parte de las rutas marítimas del mundo especialmente debido a su proximidad al canal de Panamá, a la mayoría de los del área del Caribe y el Golfo de México.

Cartagena que era en realidad el puerto terminal de la flota, de tierra firme; las mercancías Europeas que surtían al Río de la Plata, a Chile, al Alto y Bajo Perú y a Quito; pasaron por Cartagena. Quienes desde Buenos Aires querían viajar a Europa, debían pasar por Cartagena, lo mismo que al regreso, permaneciendo allí varias semanas y en ocasiones meses enteros.

"De acuerdo con el decreto 30-37 de 1.961, el Muelle de los Pegasos, se encontraba bajo la jurisdicción de la Empresa Puertos de Colombia. Sin embargo el Municipio de Cartagena, ha venido administrando desde tiempos de la Colonia, el atracadero para embarcaciones marítimas ubicado en la Bahía de las Animas de la ciudad de Cartagena, habiéndose realizado a costa de la Alcaldía Municipal, obras

de construcción y adecuación de la zona portuaria.

De acuerdo a contrato suscrito entre Colpuertos y el Municipio de Cartagena en Noviembre de 1.984, el Gobierno Municipal administra el Muelle de los Pegasos y recaudará los derechos por servicio de atraque, muellaje, fondeo y demás que preste a las embarcaciones que arriben a dicho muelle.

Se compromete el Gobierno Municipal, a reestructurar y organizar el funcionamiento del muellaje, para poder hacer más fácil la intervención directa en la buena prestación de los servicios que ofrece y ofrecerá y por consiguiente la directa participación de los recudos.

El contrato obliga al administrador, por su cuenta a mejorar, conservar y mantener las instalaciones existentes y las que en un futuro se construyan.

En cuanto a los servicios de cabotaje se establece que el administrador fijará las tarifas de todos los servicios que preste en el muelle.

Los recaudos que realice el administrador por concepto de los servicios que preste, perteneceran a él, obligándose para con Colpuertos a invertir por lo menos el 20% de su monto en obras de mantenimiento y modernización de las ins

talaciones portuarias del Muelle de los Pegasos" (1).

1.2 DEFINICION DE CONCEPTOS Y TERMINOS TECNICOS.

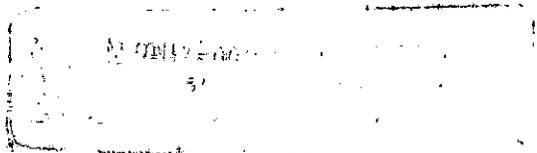
Puerto de cabotaje: Puertos marítimos menores, administrados por la dirección marítima, poseen poca o casi ninguna infraestructura, dándose a pesar de esto, una gran movilización de carga entre las diferentes regiones u otros puertos del país.

Transporte de Cabotaje: Es el transporte realizado entre los puertos de un mismo país. Se clasifica en cabotaje mayor y cabotaje menor, según la categoría de los buques dedicados a la navegación. Cuando el viaje pasa de los límites asignados a la navegación de cabotaje, recibe el nombre de navegación de altura. El cabotaje menor a vela y a vapor es importante porque facilita las relaciones comerciales con el transporte de productos de una zona a otra.

Se llama cabotaje porque los cabos o promontorios de la costa sirven de marcaciones o referencias para navegación a los patrones de las embarcaciones.

Cabotaje Mayor: Se considera cabotaje mayor cuando los bu

(1) Sobre "Administración del Muelle de los Pegasos. El Universal, diario local. Página 8 de Noviembre 20 de 1.984



ques tienen una capacidad mayor de 200 toneladas.

Cabotaje Menor: Se considera cabotaje menor cuando los buques tienen una capacidad menor de 200 toneladas.

Atraque: Llegada o arribo de una embarcación a un puerto o muelle determinado.

Zarpe: Salida o despegue de una embarcación desde un puerto o muelle donde anteriormente estaba atracada.

Armador: Persona encargada de la administración en puerto del barco o embarcación. Además de esto, ejerce funciones de intermediario entre las agencias y el usuario del transporte.

Agente Marítimo: Es la persona que representa en tierra al armador, para todos los efectos relacionados con la nave o embarcación.

Sobordo: Un documento donde registran el total de la carga a bordo de una embarcación. Se hace en original y tres copias ante la aduana y es requisito para tramitar el zarpe ante la Capitanía de Puerto.

Guía: Un documento similar en el cual se expresan las especificaciones de la carga.

Conocimiento del Embarque: Es un documento donde se especifica el peso de la carga.

1.3 UBICACION DEL MUELLE DE LOS PEGASOS DENTRO DE LA ORGANIZACION PORTUARIA COLOMBIANA.

Los puertos constituyen un importante eslabón dentro de la cadena del transporte nacional en conjunto y su mayor o menor eficiencia afecta tanto a los transportadores, como al usuario.

En Colombia, según el tipo de administración y control de los puertos, podríamos clasificarlos así:

a. Puertos Marítimos Mayores: Barranquilla, Buenaventura, Cartagena, Santa Marta y Tumaco, son los más importantes del país, puesto que movilizan un buen porcentaje del comercio exterior, la inversión es del estado, y son administrados por Colpuertos.

b. Muelles privados: 13 en Cartagena, 10 en Barranquilla y algunos en Tumaco, son autorizados por la dirección marítima, supervisados por una oficina de muelles privados de Colpuertos, e inversión y administración por particulares. Sirven a las necesidades de cada industria propietaria y movilizan casi un 50% del comercio exterior, especialmente graneles.

c. Puertos de Cabotaje: ~~Puertos~~ marítimos menores administrados por la dirección marítima, poseen casi nada de infraestructura, pero movilizan gran cantidad de carga especialmente de Coveñas (petróleo) y Turbo.

d. Puertos Privados: Existe la potestad legal para su creación y funcionamiento, pero todavía no hay ninguno en servicio. Se considera que el primero puede ser Turbo en el Golfo de Urabá.

e. Puertos Fluviales: Puertos localizados sobre los diferentes ríos navegables en el país, administrados por la dirección general de navegación y puertos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Por definición y de acuerdo a las características del Muelle de los Pegasos, encaja dentro de la clasificación (c) "puertos de cabotaje". En este caso del Muelle de los Pegasos, la administración está a cargo de la Alcaldía Municipal de Cartagena de Indias; claro está, bajo las normas y reglamentaciones de la dirección marítima y la Capitanía de Puerto.

1.4 EL TRANSPORTE DE CABOTAJE.

El transporte de Cabotaje y fluvial se presenta como la alternativa más económica para el país por cuanto su costo

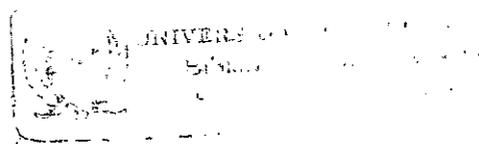
es menor, comparado con cualquier otro medio de transporte por su mayor tonelaje transportado por unidad de combustible consumido, además que se emplean vías naturales, de las cuales Colombia cuenta con una red suficiente en extensión que facilita la comunicación con territorios que por otros medios, es insuficiente o no existe.

Pero qué sucede casi siempre en nuestro país?

Pues los recursos que el medio nos brinda como alternativas de saludable, barata y única economía, los abandonamos, los descuidamos y entonces las políticas económicas del gobierno, se orientan a inyectar capital y vida económica a sectores, subsectores y recursos débiles, disque para forjar desarrollo en base a una tecnología mal introducida y cara. Ahí está el problema del "Dualismo".

Los muelles de transporte internacional, desarrollados y los de cabotaje abandonados a su suerte.

De aquí depende que el transporte de cabotaje se encuentre prácticamente resagado del concurso general existente en el contexto de la economía nacional, tratamiento que cada vez es más discriminatorio. El equipo, la maquinaria, las embarcaciones (en su mayoría de palos) los métodos de explotación etc, son los más anticuados caídos en desuso y todo porque casualmente no es notable el estímulo que el



gobierno debe dar a un sector que también es importante.



2. EL MUELLE DE LOS PEGASOS.

2.1 LA ADMINISTRACION DEL MUELLE Y SU ORGANIZACION.

La administración del Muelle de los Pegasus está a cargo del Municipio de cartagena mediante acuerdo o contrato firmado con la Empresa puertos de colombia de noviembre de 1.984.

Obligaciones: El administrador, mediante este acuerdo se obliga a mejorar, conservar y mantener las instalaciones existentes y las que en un futuro se construyan. Invertir por lo menos el 20% del monto total de los recaudos por los servicios que preste el Muelle, el recaudo y destino de los dineros que perciba por estos conceptos.

La administración está organizada así:

La alcaldía, en la persona del Alcalde el cual delega funciones a la secretaría de Hacienda Municipal y a la oficina de Impuestos Municipales. Cuyas funciones se concretan al cobro de impuestos por los servicios que presta el Mue

lle únicamente.

De acuerdo a la opinión de las personas encuestadas y entrevistadas, ellas juzgan que una función tan importante, como es la inspección, por parte de la Alcaldía es casi nula. Según ellos ni ahora con la administración actual, ni antes, cuando el Muelle estaba bajo la jurisdicción de Colpuertos fueron puestas en práctica tales funciones y sólo se concretaban al cobro de impuestos por el uso que se hace del Muelle.

La administración actual ocupa un funcionario, en lo relacionado al Muelle.

Un recaudador inspector de muelle con salario básico mensual de 32.757.00 (treinta y dos mil setecientos cincuenta y siete pesos). Cuyas funciones son las de recaudar los impuestos por los servicios que preste el muelle y labores de inspección de éste.

CUADRO No 2.1

DETERMINACION DEL COSTO DIRECTO MENSUAL DEL MANEJO ADMINISTRATIVO DEL IMPUESTO DE MUELLE Y CABOTAJE DEL MUNICIPIO DE CARTAGENA.

Costos directos	Cuantía	Porcentaje
a. Salario Básico	\$ 32.757	75.04 %
b. Prestaciones sociales	\$ 10.898	24.96 %
1. vacaciones 2.047		
2. Prima de servicio 2.730		
3. Cesantia 3.071		
4. Gtos de Transporte 3.050		
TOTAL	\$ 43.655	100,00%

Fuente: Secretaría de Hacienda Municipal.

Tal parece pues, que las administraciones que han tenido a su cargo este muelle más bien lo han mantenido abandonado a su suerte.

La construcción en concreto que ahora se observa allí fue realizada gracias a la presión ejercidas por grupos aislados de transportadores, a la administración; que hubo que recurrir a la consecución de un crédito a una entidad bancaria particular. De acuerdo a lo expresado por las personas entrevistadas; si la organización, el control y la administración en sí fueran aplicadas de verdad, sin corbata y con verdadera sana intención de mantener saludable a una empresa que de una u otra forma contribuya al desarrollo

llo no sólo de la ciudad y la costa sino del país entero , este muelle se pagaría así mismo cualquier gasto e inversión requerida para el bueno y racional servicio que debe prestar; amén de los otros gastos necesarios para suplir un sin número de necesidades que más adelante trataremos en este estudio.

Funciones: En cuanto a los servicios del transporte de cabotaje es función del administrador, fijar las tarifas de todos los servicios que preste el muelle, el recaudo y destino de los dineros que perciba por estos conceptos.

2.1.1 SERVICIOS QUE PRESTA EL MUELLE.

a. Atraque: Nace del hecho de atracar la embarcación a los muelles de cabotaje del Municipio de Cartagena, incluye las prolongaciones sin tener en cuenta la carga que transporta en cada viaje.

b. Fondeo: Nace del hecho de situarse la embarcación fuera del muelle, pero en zona aledaña o comprendida dentro de la jurisdicción del puerto, en espera de atraque, por averías imprevistas, etc.

c. Servicio de patio: Se deriva de la utilización de los patios por parte de los dueños de la carga. El tiempo de permanencia máximo , en los patios del Muelle, es de 24

horas.

d. Servicio de cargue y descargue: Se origina en la necesidad de desalojar o cargar un buque. Este servicio es prestado por particulares, braceros y cargadores organizados en cuadrillas, que improvisan a la llegada o salida de un barco. El muelle en la actualidad no cuenta con ninguna clase de maquinaria o equipo necesario para el cargue y descargue.

2.1.2 Impuestos de muellaje.

Están obligados a cancelar al fisco municipal un peso por cada tonelada de registro todas las embarcaciones de vela, remo, palanca, etc., que atraquen a los muelles de cabotaje de la ciudad de Cartagena de Indias, procedentes de otros puertos marítimos y/o fluviales del territorio nacional.

Están también obligados a tributar por cada tonelada \$1.50 todas las embarcaciones de vapor que atraquen a los mismos lugares, procedentes también de otros puertos marítimos y/o fluviales de Colombia, transportando pasajeros y/o alimentos, animales, madera, leña y otras mercancías pa recidas destinadas al consumo por los habitantes de la ciudad de cartagena de Indias.

Cualquiera sea el tipo de embarcación que transporte mercancías para la explotación esta exenta del pago del impuesto de muelle y cabotaje. También están exoneradas de la obligación tributaria por dicho concepto, todas las naves que transportan materiales de construcción y que hayan sido fletados directamente por personas o entidades oficiales del municipio de Cartagena de Indias.

La obligación de cancelar el impuesto de muelle y cabotaje de conformidad con el acuerdo No. 7 de febrero 14 de 1962. nace por el hecho de atracar la embarcación a los muelles de cabotaje del municipio de Cartagena de Indias o en sus prolongaciones, sin tener en cuenta la carga que transporta por cada viaje, y por cada 48 horas o fracción de este tiempo que permanezca en el Muelle de los Pegasos.

A continuación se muestra el comportamiento del recaudo del impuesto de muelle y cabotaje durante los años 1985 a 1989.

CUADRO No 2.2

COMPORTAMIENTO DEL RECAUDO NOMINAL DEL IMPUESTO DE MUELLE Y CABOTAJE DURANTE LOS AÑOS 1985-1989 EN EL MUNICIPIO DE CARTAGENA.

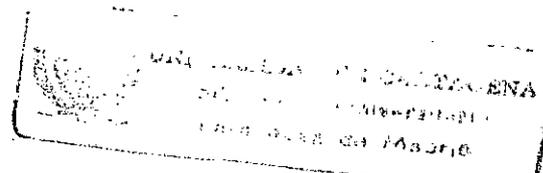
Años	Cuantía Nominal del recaudo	Índice	Incremento bruto	Incremento porcentual
1985	85.670	100		
1986	91.650	100.02	5.980	6.98%
1987	71.800	83.82	(19.850)	(21.65%)
1988	109.550	127.87	37.750	52.57%
*1989	63.800	74.47	(45.750)	(41.76%)

Fuente: Secretaría de Hacienda Municipal.

* Se contabilizó hasta junio de 1.989

Entre los años 1.985 y 1.986 hubo un incremento en los recaudos de \$5.980,00, ya para el año de 1.987 hubo un decremento de los recaudos, esto puede tener varias causas, una de las cuales es que muchas de las embarcaciones grandes no hacen efectivo el pago del impuesto de muelle. Nos informaron en la Secretaría de Hacienda Municipal que por lo general los que pagan este impuesto son las embarcaciones pequeñas, o sea hay una evasión de impuesto por parte de las embarcaciones grandes.

El 52.57% registrado en 1988 es una cifra de incremento bastante alta que consideramos no se volverá a registrar



por muchos años debido al estado de crisis en que vive el país, enmarcado también dentro de una crisis mundial, cada vez es más postrado. Las cifras que a veces conocemos, porque leemos o escuchamos y que parecen ser alentadoras, en realidad no lo son. La industria, el sector primario de la economía, elementos, puntales decisivos en el concierto económico nacional, no están experimentando crecimiento real. Agregado a todo lo anterior nuestros campos están siendo azotados por la violencia, el terror y la inseguridad. Entonces si estos sectores viven en panorama oscuro, los demás sectores se afectan, y uno de los que más sufre es el transporte, y todos los derivados de esta rama.

Para el año de 1.989 se presenta otro decrecimiento, pero este no se puede considerar del todo porque aun no había finalizado el año, solamente se contabilizó hasta el mes de junio; puede ser que al finalizar el año, se supere la cifra del año anterior (1.988) que fue de 109.550.

2.1.3 Medida para controlar la evasión.

Como medida parcial para evitar la evasión del respectivo impuesto se ha estipulado que las autoridades encargadas de autorizar el zarpe a las embarcaciones no emitirán la autorización sin que el empresario, agente o propietario de la nave presente el recibo de caja expedido por la tesorería.

rería municipal en que conste que está a paz y salvo con el municipio por concepto de los impuestos de muelle, sin cuyo recibo ninguna nave podrá zarpar del Muelle de los Pegasos.

2.2 ESTADO DEL MUELLE.

2.2.1 Infraestructura física.

El área del muelle comprende al camellón de los Pegasos, parte más alta conformada por una loza de concreto y pilotaje de mangle y acero. La loza de concreto presenta buen aspecto parcialmente. El pilotaje y las bandas protectoras a la orilla de la loza están deterioradas y en algunos tramos no existe, lo mismo que los soportes donde eran amarradas las embarcaciones.

La zona que comienza del camellón de los Pegasos hasta la estación de servicios a la entrada de Bocagrande está construida en concreto y presenta un aspecto bueno y útil. El pilotaje, las bandas protectoras y los soportes de amarra están en mal estado casi desaparecidos los dos últimos. Los soportes de amarre desaparecieron, debido al óxido; entonces las embarcaciones comenzaron a utilizar las bandas de madera, colocadas a la orilla como soportes, y las han hecho desaparecer casi todas.

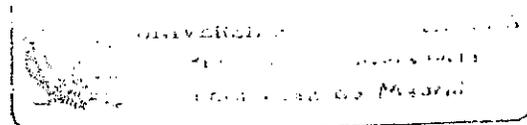
En esta zona hay una demarcación en la parte de adelante , mas al frente de la Alcaldía Municipal, destinada conjuntamente con el camellón de los Pegasos para el arribo de las embarcaciones turísticas. Esta parte presenta mejor aspecto dado el mejor trato que recibe por parte de los barcos turísticos, pero hay una zona en que la loza no esta agrietada pero esta inclinada.

La otra parte, hasta la estación de servicios, presenta agrietamiento, debido a que hay tramos donde no construyeron pilotaje y otros donde ya esta deteriorado el que existia. Las áreas construidas en concreto, vecinas a la orilla, sirven de patio para arrumar la carga dado que no existe bodega alguna.

Estos patios no son amplios, la carga es colocada a la intemperie. La zona desde el camellón hasta la estación de servicios esta llena de kioskos vendedores de refrescos, fritangas y chazas vendedoras de cigarrillos.

Unido a todo esto, el muelle y los patios quedan pegados a la Avenida Blas de Lezo, una vía bastante transitada en toda época y a toda hora. El turno de las busetas de Manga, Crespo, el Laguito y Bocagrande, queda totalmente pegado a los patios del muelle.

Podemos imaginar entonces lo congestionado de este sector



lo peligroso e inseguro. Todos estos son fenómenos que a medida, que la ciudad crece se agravan más, llegando a constituirse en un problema que exige desde ya una pronta solución.

La situación se hace menos gravosa porque el muelle no cuenta con equipo y maquinaria para la movilización de la carga; este trabajo es realizado por cuadrillas de braceros que se organizan improvisadamente, cuando cargan o descargan una embarcación.

2.2.2 Servicios con que cuenta el muelle.

Servicio de aseo: Realizado por las Empresas públicas Municipales y particulares pagados por los dueños de los barcos.

alumbrado público: No tienen un alumbrado propio, se sirve del reflejo del alumbrado de la Avenida Blas de Lezo, las Murallas y el Centro de Convenciones.

Alcantarillados y Sanitarios: No existe.

Agua: No existe.

Energía eléctrica: No existe.

54

Vigilancia: Cada dueño de embarcación, contrata sus celadores mientras permanescan en el muelle, o la misma tripulación se encarga de estas labores.

Los dueños de carga tienen permiso de 24 horas contadas desde que es bajada del barco, para retirarla a otros sitios. Mientras este allí es cuidada por los mismos dueños o por celadores que ellos mismos contratan. La carga que pase de este limite de tiempo, es decomisada por las Empresas Públicas Municipales. Obligándose el dueño de la carga a una multa para poder recuperarla.

Servicio de mantenimiento portuario: Este servicio es completamente nulo en el Muelle de los Pegasos. Prueba de ello es la incomodidad surgida al cargue de buques de cabotaje mayor, ya que el puntal de los barcos sobrepasa el limite de profundidad, a pesar de que a esos navios le asignó la administración una zona especifica de 120 metros en la parte más profunda. Esta parte se ha ido simentando debido a las corrientes, el tráfico, los desechos vertidos y al mal pilotaje del muelle.

Para solucionar este problema se hace necesario el mantenimiento sobre todo en dragado del lecho marino y reconstrucción de los pilotajes.

2.3 NORMAS Y REGLAMENTACIONES POR PARTE DEL GOBIERNO Y LAS AUTORIDADES PORTUARIAS EN EL MUELLE DE LOS PEGASOS.

Las normas y reglamentaciones que rigen para este muelle , son las mismas que rigen para cualquier puerto del país. Hay que ratificar que los Pegasos estan clasificados dentro de la Organizacion Portuaria Colombiana, y por tanto están bajo la influencia de las autoridades portuarias del Estado.

54218

Reglamentaciones y normas en su totalidad no se estan cumpliendo a cabalidad, por parte de usuarios y transportadores y otros que se sirven de este muelle.

Principalmente lo relacionado con seguridad portuaria, vigilancia, ecológicas, ambientales y de sanidad son violadas y resaltan a la vista de cualquier ciudadano.

Sp

CUADRO No 2.3

PARTICIPACION PORCENTUAL DE LOS RECAUDOS DEL IMPUESTO DE
MUELLE Y CABOTAJE EN EL INGRESO GLOBAL DEL MUNICIPIO

Años	Recaudos de Muelles y Cabotaje	Ingreso Global	Participación
1985	85.670	534'940.083	0.016%
1986	91.650	539'780.000	0.016%
1987	71.800	549'800.720	0.013%
1988	109.550	551'620.870	0,019%
*1989	63.800	326'780.679	0.020%

Fuente: Secretaría de Hacienda Municipal.
Tesorería Municipal.

* Se contabilizó hasta el mes de Junio de 1.989.

Como vemos la participación del impuesto de muellaje en el ingreso global del municipio se hizo mayor en los dos últimos años; aunque hay evasión de este impuesto, participa en forma creciente debido al gran movimiento que se presenta en el muelle al intercambiar mercancías con otras regiones del país.

la menor participación del impuesto de muellaje se presenta en el año de 1.987, esto tiene como causa primero que todo la evasión de impuesto. Se observó en este año una contribución bastante irrisoria, a cambio de los beneficios que reporta la utilización de las infraestructuras portuarias.

Mientras en 1.985 el recaudo del impuesto de muelle y cabotaje contribuía en un 0.016% en la formación de los ingresos globales, en lo corrido de 1.989 participo en un 0.02%. Tuvo un incremento de 0.004% en su contribución.

La devaluación monetaria ha tendido a erosionar el rendimiento del impuesto de muelle y cabotaje. Como consecuencia a desaparecer el "ahorro fiscal" al existir un costo directo del recaudo por encima del producto de dicho tributo. Este efecto puede disminuirlo la administración del Municipio de Cartagena de Indias reajustando la carga tributaria con base en las variaciones de precios.

3. EL TRANSPORTE DE CABOTAJE EN CARTAGENA

3.1 SERVICIOS QUE PRESTA EL TRANSPORTE DE CABOTAJE EN CARTAGENA.

A los ojos de cualquier observador puede presentarse confusión, al observar que los barcos o embarcaciones dedicadas al Transporte Turístico y especial, atracan en la misma zona del Muelle de los Pegasos donde atracan en mayor cantidad, y por tradición desde épocas remotas, las naves dedicadas al Transporte de Cabotaje mayor y menor.

Nuestro estudio se ocupa del Transporte de Cabotaje mayor y menor, dedicados a la movilización de carga, entre los diferentes puertos del país.

Los tipos de carga movilizados por estos medios de transporte en Cartagena son los relacionados con:

- Productos del sector agrícola.
- Productos para el sector de la Construcción.
- Madera y productos derivados de ésta.

- Combustibles líquidos y gaseosas.
- Productos industriales y manufactureros.
- Alimentos o productos finales de consumo directo.
- Otros.

3.2 CAPACIDAD Y NUMERO TOTAL DE LAS EMBARCACIONES QUE PRESTAN LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE CABOTAJE EN EL MUELLE DE LOS PEGASOS

En el siguiente cuadro hacemos una distribución del total de las embarcaciones que son utilizadas para el transporte de Cabotaje en el Muelle de los Pegasos de la ciudad de Cartagena.

CUADRO No 3.1

DISTRIBUCION DE LAS EMBARCACIONES DE CABOTAJE DE CONFORMIDAD CON SU CAPACIDAD EN TONELADAS (Muelle de los Pegasos).

Toneladas de registros	Número de navios	Capacidad total en toneladas
Menos de 10 toneladas	12	57.30
De 10 a 19 toneladas	7	93.45
De 20 a 29 toneladas	14	275.50
De 30 a 39 toneladas	9	268.00
De 40 a 99 toneladas	8	468.15
De 100 a 200 toneladas	7	759.10
Más de 200 toneladas	4	2482.40
TOTAL	61	4403.90

Fuente: Secretaría de Hacienda Municipal.

Capitanía de Puerto.

Esta distribución es hecha en base a la capacidad de carga de cada embarcación y de acuerdo a la capacidad de carga

total del parque de embarcaciones.

Las embarcaciones comprendidas en los seis (6) primeros segmentos se definen como barcos de cabotaje menor y las comprendidas en el último segmento se definen como barcos de cabotaje mayor. (ver definición de conceptos y términos técnicos).

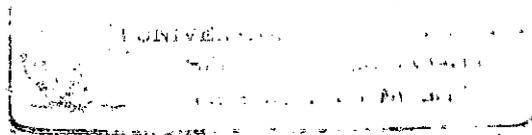
3.3 SISTEMA DE FIJACION DE TARIFAS PARA EL COBRO DEL TRANSPORTE.

Tarifa: Es el precio fijo para cada producto en cada trayecto, o sea el costo real más la utilidad que cobra el naviero para transportar la mercancía.

A continuación se enuncian algunos factores que juegan un papel importante en la fijación de las tarifas para esta modalidad de transporte.

Entre los elementos que son tomados en cuenta figuran, el peso de la mercancía a transportar, el espacio que ocupará en el buque, la distancia a recorrer hasta el punto de descargue.

También se tiene en cuenta el flete de una tonelada de carga a un puerto determinado, el cual podría ser más bajo, que el de una tonelada de idéntica mercancía, a un puerto



situado, varios centenares de millas del punto común de origen.

El volumen total del movimiento de carga en el puerto (oferta y demanda); naturaleza de la carga, excesiva longitud o peso de la mercancía o carga, la fragilidad y la mercancía o carga de manejo especial, son entre otros los factores que afectan la tarifa.

A continuación se enumeran los principales factores encontrados y que son tenidos en cuenta para la fijación de tarifas:

3.3.1 Factores relativos a las características de la carga.

- a. Factor estiba.
- b. Tipo de embarque.
- c. Piezas extralargas.
- d. Posibilidad de daños.
- e. Posibilidad de robos.
- f. Posibilidad de contaminar a otros productos.
- g. Peligrosidad.

3.3.2 factores relativos a los costos portuarios.

- a. cargue y descargue.

- b. Estiba y desestiba.
- c. Muellaje.
- d. Impuestos portuarios.
- e. Atraque y desatraque.

3.3.3 Factores operativos.

- a. Gastos de administración.
- b. Costo diario de la operación.
- c. Costo de agenciamiento.

3.3.4 Factores de comercialización.

- a. Valor comercial del producto.
- b. Tonelaje por embarque (cantidad y volumen de carga).
- c. Factores de oferta y demanda.

3.3.5 Formas operativas de este transporte.

- a. El cargue de la mercancía.
- b. La operación de estiba.
- c. El transporte en sí.
- d. La desestiba.
- e. El descargue.

De estos factores y formas, aquí clasificados, puede decirse que juegan un papel muy importante para dar con la

tarifa que cobran las embarcaciones de Cabotaje mayor y menor que atraçan en el Muelle de los Pegasos. En ningún texto o en ninguna forma nos fue posible encontrar bien definidos o clasificados estos conceptos.

El transporte de Cabotaje mayor y menor en Cartagena, no cuenta con sistema de organización operativa. Pero si es importante recalcar aquí, que se dan o son tenidos en cuenta factores y formas importantes como los arriba mencionados y clasificados, de acuerdo a la práctica de esta modalidad de transporte, en la ciudad para la fijación de sus tarifas.

En cuanto a los factores que influyen en la determinación de las tarifas, recalcamos lo difícilmente calculable por productos, debido a que estos negocios, operan con base en los costos portuarios y de navegación etc.

Sólo con muchos años de experiencias en la materia, se podrían llegar a conocerlos, con el fin de balancearlos, unos con otros, para obtener cifras equitativas, tanto para los embarcadores como para los dueños de las embarcaciones.

3.3.6 Modalidad de liquidación.

Generalmente la modalidad empleada para la fijación o de

65

terminación de las tarifas es la que se hace en base a los diferentes tipos de unidad empleados y que se describen a continuación. No hay que perder de vista, claro está, los casos especiales, que son fijados de acuerdo a estimaciones para cada caso específico.

UNIDADES	FACTORES DE CONVERSION
Tonelada métrica	1.000 Kls = 2.204,58 libras
Tonelada corta	907,2 Kls = 2.000 libras
Tonelada larga	1.016,1 Kls = 2.240 libras
Un metro cúbico	35,31 pies cúbicos
40 pies cúbicos	1.133 metros cúbicos.

Entrevistadas más del 80 % de los transportadores y un 50% de usuarios del transporte de Cabotaje en el Muelle de los Pegasos; encontramos, que los factores más tenidos en cuenta por ellos, para liquidar la tarifa, son: La distancia, el peso, el volumen, los costos de tripulación y combustibles. Los demás factores y formas estudiadas anteriormente, son tomadas en cuenta para los casos especiales, referidos a carga especial. Pero la tarifa que al final cobran no es el resultado de un estudio previo, ni a un sistema utilizado y generalizado por todos, ya que ellos calculan en forma práctica o empírica, haciendo estimativos que al final resulta en un regateo o arreglo en el momento de cargar o descargar.

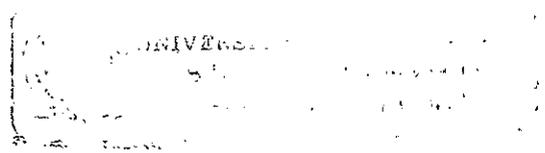
Es aquí entonces, donde el valor es determinado por la Oferta y la Demanda; no dejando de tener en cuenta claro está, los factores y formas estudiados anteriormente. El mayor o menor movimiento de carga determinada por la cosecha por ejemplo, influye también en la determinación de la tarifa. Hay épocas en que la tarifa se estabiliza y estandariza, y hay épocas en que la tarifa es inestable.

De todas formas, el transportador busca la ganancia, la utilidad, al deducir sus gastos, en cualquier forma, menos de una forma sistemática, bien calculada y organizada

4. ZONAS DE LA REGION Y EL PAIS CON LAS CUALES SE RELACIONA EL TRANSPORTE DE CABOTAJE DE CARTAGENA Y LAS TARIFAS POR UNIDAD DE CARGA TRANSPORTADAS

4.1 PRINCIPALES ZONAS Y PRODUCTOS TRANSPORTADOS DE ELLAS

Las principales zonas con las cuales se produce el transporte de Cabotaje de carga mayor y menor hacia Cartagena son, en orden de importancia, de acuerdo al volumen de carga y el principal producto transportado son las que aparecen en el siguiente cuadro (No 4.1)



68

CUADRO No 4.1

PRINCIPALES ZONAS Y VOLUMEN DE PRODUCTOS TRANSPORTADOS DE
ELLA

PUERTOS	GRUPOS DE PRODUCTOS		TONELADAS*
	AGRICOLA	FORESTALES	
Turbo - Antioquia		Madera	
Necoclí - Antioquia		Madera	
Mulato - Antioquia		Madera	131.316.71
Moñitos - Córdoba	Plátano		
Necoclí - Antioquia	Plátano		
Zapata - Antioquia	Plátano		
Acandý - Chocó	Plátano		
Bróqueles - Chocó	Plátano		41.283.36

* Toneladas métricas = 1.000 kilos = 2.204,6 libras

PUERTOS	GRUPOS DE PRODUCTOS		TONELADAS*
	AGRICOLA	FORETALES	
Zapata - Antioquia	Coco		
San Andrés Islas	Coco		
Zapsurro - Chocó	Coco		
Acandy - Chocó	Coco		31.955,21
Zapsurro - Chocó	Banano		
Moñitos - Córdoba	Banano		3.516,70
Damaquiel-Antioquia	Ñame		
Necoclí - Antioquia	Ñame		1.231,14
Tolú - Sucre	Arroz		
Puerto Nuevo	Arroz		559,62
Mulato - Antioquia	Maiz		530,66

* Toneladas Métricas 1.000 Kilos 2.204,6 libras.

Los cinco principales productos transportados de esos puertos hacia cartagena pertenecen al grupo agrícola y forestal que a su vez son resultado de la producción del sector primario de la economía. Esto se explica, teniendo en cuenta que todos los puertos relacionados en el cuadro No. 4.1 están localizados en zonas de departamentos de la Costa Atlántica eminentemente agrícola cuyos fuertes pro

ductos están representados por la explotación del sector primario de la economía.

Otro aspecto importante es, que estas zonas cuentan solamente con estas vías de acceso como son: El río Atrato, río Sinú, San Juan, Golfo de Urabá y todo el mar Caribe Colombiano. Las vías de acceso por tierra o aire no existen.

Puede decirse entonces que el desembotellamiento de todas las zonas de la región lo realiza el transporte de Cabotaje tanto mayor como menor. He aquí la importancia de esta modalidad de transporte, que de descuidarse y dejarlo acabar por falta de estímulo u otra causa, incidiría negativamente en la contribución del desarrollo regional y afectaría gravemente al mercado de productos básicos que satisfacen las necesidades primarias de un gran número de habitantes de la ciudad de Cartagena y por ende de las demás ciudades.

Otros puertos de la región como: Quibdó (Chocó), Río Suicio (Chocó), Coveñas (Sucre), Arboletes (Antioquia), Puerto Escondido (Córdoba), San Juan (Antioquia), La Gloria, Puerto Abadía (Chocó), no aportan volúmenes de carga representativos, hacia Cartagena. Más bien son receptores de productos terminados, materiales de construcción y otros.

Barranquilla (Atlántico), Santa Marta (Magdalena) y Riohacha (GUajira), son puertos que mantienen una interrelación con tendencia recíproca en el movimiento de carga por medio del Transporte de cabotaje. El único producto que resalta es la sal marina; producto que es transportado por buques de Cabotaje de propiedad privada de la planta procesadora de Mamonal (ALcalis de Colombia "ALCO"), la cual tiene su propio Muelle.

Los volúmenes de carga transportados entre estos puertos, no son representativos, como para acentuar un análisis interesante que resalte puntos importantes dentro de la filosofía de este estudio.

4.2 ALGUNAS TARIFAS POR UNIDAD DE CARGA TRANSPORTADAS A LAS DIFERENTES ZONAS Y OTROS PRODUCTOS IMPORTANTES.

En el siguiente cuadro se hace una relación de las tarifas por unidad de carga que salen de Cartagena, hacia diferentes puertos de la región con los cuales se mantienen relaciones en lo que a Transporte de Cabotaje se refiere.

CUADRO No 4.2

VALOR DE LAS TARIFAS POR UNIDAD DE CARGA TRANSPORTADA DE
CARTAGENA A LAS DIFERENTES ZONAS, AÑO 1.988

DESTINO	TARIFAS POR UNIDAD			
	T.M.	T.M. ³	PIE _L	BULTO *
De Cartagena a:				
San Andrés Isla	4.400	4.400		225
Zona de Urabá	1250-1875	1250-1875		80 90
Zona de Atrato	1875-2125	1875-2125		90 100

Fuente: Entrevistas Muelle de los Pegasos.

T.M. : Toneladas Métricas

M.T.³ : Metro Cúbico

PIE_L : Pie Lineal

* : Bulto de 46 a 50 kilos aproximadamente.

CUADRO No 4.3

TARIFAS DE CARGA DESDE LAS PRINCIPALES ZONAS HACIA CARTAGENA.
AÑO 1.988

PROCEDENCIA	TARIFAS POR UNIDAD			
	T.M.	T.M. ³	PIE _L	BULTO *
DE:				
San Andrés	3750	3750	-	180
Zona de Urabá	1250	1250	5 a 6	
Zona de Atrato	1875	1875	7	

Fuente: Entrevistas Muelle de los Pegasos.

En el análisis sobre fijación de tarifas, explicábamos que no existía un estandar en las tarifas; no se encontró algo fijo para todo el parque de embarcaciones que operan en el Muelle de los Pegasos de la ciudad de cartagena. Pero si encontramos tarifas que podrían decirse, están más estandarizadas obedeciendo esto a las tres principales distancias señaladas por las zonas en los dos (2) cuadros anteriores.

Es de observarse en estos cuadros, que las tarifas procedentes de otros puertos hacia Cartagena, son más rebajadas. Esto es debido a que de esos puertos no sale mayor cantidad de carga propia de gente que quiera venir a vender acá. Esta es una razón por la cual el espíritu del transporte de Cabotaje en el Muelle de los Pegasos de la ciudad de Cartagena sea más bien de comercio, por parte del dueño de las embarcaciones que aquí operan.

Por otro lado, el nativo de esas regiones como Urabá y el Atrato principalmente; no opta por salir a vender sus productos a los centros de comercio. El transportador comerciante que posee los medios, va hasta los puertos situados a la orilla del Mar, del Río, o en los puertos más cercanos como Turbo, Acandý, Río Sucio, Quibdó, etc, allí compra a precios casi impuestos por ellos mismos al nativo, para luego vender en Cartagena a precios bastante

altos.

También negocian en asocio con acaparadores establecidos en los principales puertos de esas zonas; arriesgándose solamente en la travesía y seguros de arribar al Muelle de los Pegasos de Cartagena, con una buena ganancia; fruto de un negocio redondo y no de la actividad transportadora en sí.

El transportador comerciante, que opera para las zonas del Atrato y Urabá, llama carga de negocio o carga que genera la utilidad a la que traen de esas regiones, y carga de compensación, a la que llevan de Cartagena. En el transporte a San Andrés sucede lo contrario. La carga de compensación es la que recoge la embarcación para no viajar vacía.

Esto explica entonces las diferencias tarifarias de acuerdo al destino o la procedencia de la carga y nos dice también que los centros que los centros de donde más carga moviliza el Transporte de cabotaje son: Cartagena, Zona de Urabá y El Atrato, estas últimas con cargas de las características descritas en el cuadro No 4.1.

A continuación mostramos otros productos importantes en el transporte en general.

De Cartagena a:

Zona de Atrato y Urabá por lo general se lleva:

Gaseosas, alimentos, arroz trillado, cemento, azúcar, sal, combustibles líquidos y otros materiales que son empleados en la construcción.

San Andrés, se lleva:

Gaseosas, cemento, gas propano, sal, arroz, azúcar, viveresen general y otros materiales para la construcción.

5. LA ORGANIZACION EN EL TRANSPORTE DE CABOTAJE DE CARTAGENA.

La organización en cualquier tipo de negocios es actualmente más que una herramienta, un medio, un modo de producción, que se constituye en factor importante en la eficiencia y rentabilidad de cualquier empresa. Partiendo de este principio, creemos importante dar una visión de los aspectos organizativos del transporte de Cabotaje en la ciudad de Cartagena, en lo relacionado a organización en empresas de esta actividad transportadora, organización operativa de la actividad en sí etc; porque de la organización dependen otros aspectos de vital importancia en el manejo de esta modalidad de transporte, e importante como bases para el análisis de otros aspectos en este estudio.

5.1 ORGANIZACION EMPRESARIAL.

AFLUMAR: Asociación de Transportadores Fluviales y Marítimos de la Costa Atlántica.

Está integrada por un 30% del total de las embarcaciones

dedicadas al Transporte de Cabotaje. Fue creada o constituida el 23 de Julio de 1.964, con personería jurídica No. 1059 y Reformas estatutarias No. 1730 del 14 de Noviembre de 1.980 ante la Gobernación de Bolivar.

El ánimo que impulsó a los navieros para crear esta asociación fue el de defender los intereses de los asociados y para tratar de oficializar un poco las tarifas dado que nunca han existidos tarifas fijas y cualquiera las fija de acuerdo al sistema de Oferta y Demanda.

A continuación mencionamos algunas empresas o agencias que se dedican al Transporte de cabotaje en la ciudad de Cartagena de acuerdo a la capacidad de las embarcaciones que poseen.

CABOTAJE MENOR:

Transporte San Pancraccio: Constituida legalmente como empresa de responsabilidad limitada, posee tres (3) embarcaciones de Cabotaje Menor que cubren las vías del atrato y del Golfo de Urabá. La administración es de tipo familiar La conforman el propietario e hijos; y se dedica más al comercio con esas zonas que al transporte en sí.

Transporte Santa Mónica: De naturaleza similar a la ante

rior y posee el mismo numero de embarcaciones.

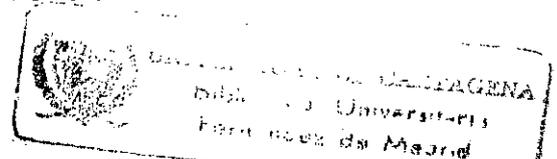
CABOTAJE MAYOR:

Marítima San Andrés: Esta empresa se dedica al transporte de cabotaje Mayor con la Intendencia de San Andrés. Está constituida legalmente y posee dos (2) buques denominados: Ciudad de Zipaquirá y Yhony Cay, con capacidad de 850 y 640 toneladas respectivamente.

Interoceánica Ltda: Esta empresa también se dedica al transporte de Cabotaje Mayor con la intendencia de San Andrés, está constituida legalmente y posee dos (2) buques conocidos con los nombres de: El Isleño y el San Luís I, con capacidad de 650 toneladas el primero y 500 toneladas el segundo.

El Transporte da Cabotaje Mayor está más organizado que el Transporte de Cabotaje Menor, no queriendo decir esto, que la administración del uno sea más especializada; sólo que por ser de mayor movilización de carga, exige más orden. Porque la mentalidad empresarial, la forma, las políticas y el espíritu es lo mismo en el dueño de barcos grandes y pequeños.

El ánimo que ha movido a estas personas para constituirse como empresario, es más bien por luchar contra el interme



diarismo de los Agentes marítimos y poder fijar su sede propia, para que el usuario del transporte vislumbre más responsabilidad en el manejo de la carga.

5.2 ORGANIZACION OPERATIVA.

El objeto del transporte es la carga, ella a su vez es factor determinante de las formas de operación que implica su movilización y la del barco en sí. Entonces de las cuestiones relacionadas con la operación del barco se encargan las agencias o intermediarios entre el usuario del transporte, la empresa transportadora y la Capitanía de Puerto y otras instituciones del gobierno encargadas del cumplimiento de las normas y reglamentaciones.

5.3 DILIGENCIAS PARA LA OPERACION DE LA EMBARCACION.

La función de una agencia de Cabotaje en Cartagena, es la de diligenciar ante la Capitanía de Puerto, el zarpe y atraque de una embarcación. Diligenciar la documentación necesaria o exigida por las autoridades relacionadas con seguridad, sanidad y otros para zarpar y navegar sin problemas. Así como la consecución de permisos y documentos especiales cuando se trate de una carga especial.

También sirve de intermediario entre el dueño de la carga y el transportador, lo cual deriva también otra serie de

diligencias relacionadas ya más directamente con la carga.

En Cartagena existen seis (6) Agencias Marítimas de Cabotaje. Las empresas descritas anteriormente, tienen funcionarios que realizan la labor de Agentes al servicio exclusivo de ellas.

5.4 LA OPERACIONALIZACION DE LA CARGA.

Estas actividades son realizadas sin ninguna organización, todo lo relacionado con cargue y descargue, estiba, arriame en patios etc. es improvisado y por experiencia de cada una de las personas que se ocupan de esto.

No existen cuadrillas bien organizadas y entrenadas, como las hay en el Terminal Marítimo de cartagena, siempre que se presenta la necesidad de cargar y descargar, se organiza una (1) o dos (2) cuadrillas de braceros, con personal que se mantiene ambulante en los patios o a la orilla del Muelle de los Pegasos, en espera de trabajo.

5.5 COSTOS.

Nos referiremos a los costos derivados de la puesta en operación de una nave en la realización de un viaje ordinario a alguna de las diferentes zonas que cubre el transporte de Cabotaje del Muelle de los Pegasos.

Estos ~~costos~~son determinados por la distancia y la capacidad en toneladas de registro que posee la embarcación. En tonces, como existen embarcaciones de Cabotaje menor, es decir de menor capacidad, los costos van a estar determinados en cuantía menor, de acuerdo al registro específico y real de carga, además de la distancia que recorra. De igual forma sucede con el Cabotaje mayor. Estos costos no obedecen tampoco a ningún patrón fijo, que determine comportamientos uniformes. Más bien son bastante variables y sus fluctuaciones también las determina, además de las expuestas anteriormente, factores como el tiempo, el clima las épocas de cosechas y otros factores dentro de los que se encuentran los imprevistos.

No con el ánimo de justificarnos, si no más bien por razones de sentido económico al estudio, nos hemos referido a los costos relacionados con la realización de un viaje de Cabotaje. Dada también la total imposibilidad que se tiene en nuestro medio, para acceder a información si se quiere de poca credibilidad o serias; para dar una visión exacta incluyendo todos los costos en que se incurre para sostener activa una embarcación cualquiera y por ende brindar una visión seria de una muestra que represente globalizadamente, los costos de todo el parque de navios activos en la ciudad, que se dedican al transporte de Cabotaje.

De todas formas presentamos una aproximación o estimación con bastante fundamento en base a los únicos datos confiables que pudimos obtener, diferenciados, de acuerdo al Cabotaje Mayor y Menor.

Las cantidades estimadas están contenidas entre un mínimo y un máximo, en donde estarán comprendidos los valores específicos de acuerdo a las distancias recorridas y la capacidad de una embarcación cualquiera.

A continuación mostramos los costos de realizar un viaje a cualquiera de las zonas por cualquier embarcación tanto de Cabotaje menor como de Cabotaje mayor, ida y venida

EMBARCACION DE CABOTAJE MENOR - IDA Y VENIDA

	MINIMO	MAXIMO
Combustible	\$31.250.00	a 75.000.00
Tripulación	\$52.500.00	a 90.000.00
Alimentación	\$15.000.00	a \$31.250.00
Zarpe	\$ 4.000.00	

Fuente: Encuestas realizadas en el Muelle de los Pegasus

EMBARCACIONES DE CABOTAJE MAYOR - IDA Y VENIDA

	MINIMO		MAXIMO
Combustible	\$77.500.00	a	\$140.000.00
Tripulación	\$97.500.00	a	\$350.000.00
Alimentación	\$47.500.00	a	\$ 93.750.00
Zarpe	\$ 4.000.00		

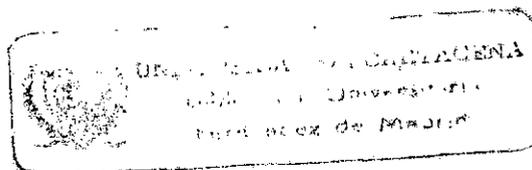
Fuente: Encuestas realizadas en el Muelle de los Pegasos.

Como es obvio suponer y se aprecia en la anterior relación de gastos, se necesita más dinero para mantener activa una embarcación que se dedica al Cabotaje mayor que una embarcación que se dedica al Cabotaje menor.

5.6 EMPLEOS GENERADOS Y SALARIOS

5.6.1 Empleos directos

Los empleos que consideramos son los generados por el transporte o la actividad en sí. Los empleos directos tenidos en cuenta aquí son los referidos a la tripulación de los barcos, por considerarse que el transporte en sí, se produce cuando se traslada la carga de un puerto a otro.



Transporte de Cabotaje Menor: Esta modalidad agrupa alrededor de 51 navios que generan ocupación directa, a 550 personas. Distribuidas aproximadamente y de acuerdo a la clasificación de las embarcaciones así:

CUADRO No 5.1

PROMEDIO DE PERSONAS OCUPADAS EN LA TRIPULACION DE ACUERDO
A LA CAPACIDAD DE CADA BARCO

EMBARCACIONES	No. De PERSONAS DE TRIPULACION
De 10 a 29 toneladas	6 Tripulantes
De 30 a 39 toneladas	8 Tripulantes
De 40 a 99 toneladas	11 Tripulantes
De 100 a 180 toneladas	14 Tripulantes

Fuente: Entrevistas

Capitanía del Puerto de Cartagena

Organizados o clasificados en la siguiente forma:

- Capitán o Patrono
- Contador o Administrador de la Embarcación
- Maquinista

- Marineros
- Cocineros

SALARIOS: En el Cabotaje menor, tratándose de casi la mayoría de las embarcaciones; la única persona que gana salario fijo mensual, es el capitán de la embarcación y su salario oscila entre \$18.750.00 y \$37.500.00 pesos mensuales, dependiendo de la capacidad y el volumen de carga de la embarcación. El resto de la tripulación, es liquidada por viaje, en base a comisiones.

Los Maquinistas, Cocineros y otros, son liquidados también por viajes, pero con un sueldo superior que oscila entre los \$16.500.00 a \$31.500.00 pesos mensuales.

Los Marineros son remunerados por día, en base al mínimo legal. Además pueden incrementar sus salarios de acuerdo a la asignación de cupos en la embarcación, para que ellos comercien mercancías o productos entre un puerto y otro. Esta política es adoptada por algunos dueños de embarcaciones con personas de confianza de ellos como una forma de retribuirlos mejor.

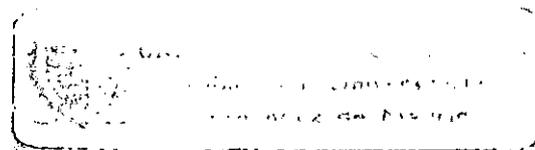
Transporte de cabotaje Mayor: Esta modalidad agrupa cuatro (4) embarcaciones que ocupan en promedio, un total de setenta (70) personas. Con tripulaciones que oscilan en

tre 15 y 18 tripulantes por embarcación, organizados así:

- Un Capitán
- Un Primer Oficial
- Tres Timoneros
- Un Contramaestre
- Un Maquinista
- Un Ingeniero Jefe
- Un Contador
- Un jefe de Cocina
- Un ayudante de Cocina
- Cuatro Marineros

SALARIOS: Los salarios son distribuidos en la siguiente forma:

Capitán	\$87.500.00 mensuales
Primer Oficial	\$56.250.00 mensuales
Timonero	\$50.000.00 mensuales
Contramaestre	\$37.500.00 mensuales



Maquinista	\$37.500.00 mensuales
Ingeniero Jefe	\$50.000.00 mensuales
Contador	\$62.500.00 mensuales
Jefe de Cocina	\$25.000.00 mensuales
Ayudante de Cocina	\$15.000.00 mensuales
Marineros	\$18.750.00 a \$21.250.00 Mensuales.

5.6.2 Empleos indirectos

Se consideran empleos indirectos los que envuelve la actividad transportadora en el Muelle de los Pegasos, que no estan relacionados directamente con las embarcaciones. Son considerados así también, los generados por las actividades de agenciamiento y los de administración, para los casos de las pequeñas empresas de Transporte de cabotaje en la ciudad de Cartagena.

Son clasificados por actividades así:

Cargue y Descargue: Esta actividad ocupa alrededor de 25 braceros, este servicio lo prestan casi improvisadamente, ya que las cuadrillas las organizan, las forman o las integran, en el momento en que se presente la necesidad de

cargar y descargar; con el personal que se encuentra ambulando por los patios del Muelle en espera del enganche. La remuneración la hace el dueño de la embarcación o el de la carga, pagando por tonelada cargada o descargada la suma que oscila entre \$300.00 y \$450.00 por cada una.

Estos empleados no están organizados de ninguna forma, no tienen sindicato.

Agenciamiento: Para esta modalidad de transporte, en Cartagena, los intermediarios entre el transportados, el usuario del transporte, la dirección marítima y portuaria (DIMAR) a través de la Capitanía de Puerto y demás oficinas del estado, relacionadas con esta actividad, son los llamados Agentes Marítimos.

Para que una persona ejersa como Agente Marítimo, debe cumplir ciertos requisitos exigidos por la Dirección Marítima y Portuaria (DIMAR) y por la Capitanía de Puerto. Ver Anexo No 2. Después de cumplir con todos esos requisitos si puede y queda facultado para hacer de Agente que diligencie y sirva de intermediario entre las diferentes partes que envuelva la actividad.

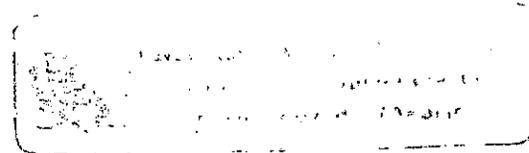
En Cartagena existen legalmente seis Agencias Marítimas o de Cabotaje. Estas generan ocupación a 6 personas cada

una, es decir un total de 36 empleados creados por la actividad de Agenciamiento. Los sueldos oscilan entre el salario mínimo legal y \$40.000.00 mensuales.

La administración de los transportadores que están organizados como empresas, ocupan solamente al personal familiar (hijos, sobrinos, tíos, hermanos) de los dueños o propietarios.

Interoceánica Ltda. y Marítima San Andrés Ltda. se destacan por ser más grande y por lo tanto ocupan más personal. Unos ocho (8) empleados cada una, cuyos salarios oscilan entre \$20.000.00 y \$50.000.00 mensuales.

El transporte de Cabotaje genera en total, 620 empleos directos y 120 empleos indirectos, incluyendo los puestos de las personas que ocupan la administración del Muelle.



CUADRO No 5.2

DISTRIBUCION PORCENTUAL DE LOS TRABAJADORES SEGUN GRADO DE EDUCACION

Nivel	No	%
Primaria	18	72.00
Secundaria	6	24.00
Superior	-	-
Otro	1	4.00
TOTAL	25	100.00

Fuente: Entrevistas en el Muelle de los Pegasos

El 72% de las personas que laboran en el Muelle de los Pegasos, en el cargue y descargue de mercancías, han cursado toda la primaria, o al menos han cursado más de tres años de primaria.

El 24% han cursado al menos un curso de secundaria, pero hay que hacer la salvedad que de las personas encuestadas ninguna ha terminado la secundaria.

Y un 4% no ha cursado ni primaria ni secundaria, son personas analfabetas.

CUADRO No 5.3

DISTRIBUCION PORCENTUAL DE LAS PERSONAS QUE ESTAN DE ACUERDO CON SU TRABAJO

Concepto \ Respuesta	Sí	%	No	%
Está de acuerdo con su trabajo	15	60,00	10	40,00

Fuente: Entrevistas en el Muelle de los Pegasos

Del total de las personas encuestadas, el 60% dicen estar satisfechos con su trabajo ya que consideran que no hay muchas ofertas de trabajo y tienen que conformarse con este trabajo. De estas personas, la gran mayoría son las que completaron o cursaron algunos cursos de primaria.

El 40% dijo no estar satisfecho con su trabajo, son personas que aspiran a un trabajo menos agotador y mejor remunerado, y que han cursado al menos un curso de secundaria.

6. ANALISIS DEL MOVIMIENTO DE CARGA EN EL MUELLE DE LOS
PEGASOS, AÑOS 1.985 a 1.989

6.1 CARGAS ENTRADAS

Los productos que más generan carga son el plátano, el coco y la madera, destacándose esta última, por los grandes volúmenes que a diario se ven arribar al Muelle; la cual se emplea en la elaboración de muebles y una gran cantidad que es usada por el sector de la construcción, sobre todo en el sector turístico de Bocagrande.

Existen dos razones de peso que sustentan lo anterior

a. Las zonas a las cuales desembotella esta modalidad de transporte, están dedicadas, solamente, a la explotación agrícola y de los recursos forestales o madereros; especializándose en los cultivos de coco, plátano y la extracción de abarco, cativo, güino, roble y cedro; especies madereras abundantes sobre todo en la zona del Atrato.

b. Cartagena y otras poblaciones vecinas son grandes re

ceptoras de estos productos, dada la necesidad de ellos , debido a su escasez en estas regiones.

54218

Teniendo en cuenta el gran volumen de carga movilizada de las diferentes zonas, las hemos clasificado como más importantes así:

- A. Región del Atrato, que comprende toda la parte navegable del río.
- B. Región del Golfo de Urabá, que comprende toda la costa norte Chocoana y antioqueña, en el mar caribe.
- C. Región costera de Córdoba y Sucre.

A continuación se muestra el total por año desde 1.985 hasta 1.989, de la carga proveniente de todas las zonas, distribuidas según los diez principales productos.

CUADRO No 6.1

RELACION DE CARGA ENTRADA AL MUELLE DE LOS PEGASOS

AÑO 1.985

Producto	Cantidad	total toneladas	%
Madera		14.132,50	50,52
Plátano		5.020,00	17,94
Coco		3.963,67	14,17
*Varios		3.852,45	13,77
Pescado		794,42	2,84
Banano		88,40	0,32
Botellas (envases)		87,75	0,31
Maiz		30,00	0,10
Ñame		-	-
Arroz en concha		-	-
TOTAL		27.969,19	100,00

Fuente: Capitanía del Puerto de cartagena

Movimiento de cabotaje

* Varios: Productos no especificados.

CUADRO No 6.2

RELACION DE CARGA ENTRADA AL MUELLE DE LOS PEGASOS

AÑO 1.986

Producto	Cantidad toneladas	Total	%
Madera		21.325,30	58,63
*Varios		6.090,28	16,74
Plátano		4.334,93	11,91
Coco		3.513,00	9,65
Botellas (envases)		1.072,25	2,94
Pescado		14,75	0,04
Maiz		12,50	0,03
Ñame		4,68	0,01
Arroz en concha		-	
Banano		-	
TOTAL		36.367,69	100,00

Fuente: capitania de puerto

Movimiento de Cabotaje

*Varios: Productos no especificados

CUADRO No 6.3

RELACION DE CARGA ENTRADA AL MUELLE DE LOS PEGASOS

AÑO 1.987

Producto	Cantidad	Total toneladas	%
Madera		15.131,63	61,80
Plátano		3.672,70	15,00
Coco		3.659,40	14,94
*Varios		1.414,94	5,77
Botellas (envases)		599,90	2,45
Pescado		4,40	0,01
Maiz		-	
Ñame		-	
Arroz en concha		-	
Banano		-	
TOTAL		24.482,97	100,00

Fuente: Capitanía de puerto

Movimiento de Cabotaje

*Varios: Productos no especificados

CUADRO No 6.4

RELACION DE CARGA ENTRADA AL MUELLE DE LOS PEGASOS

AÑO 1.988

Cantidad Productos	Total toneladas	%
Madera	12.285,29	55,84
Plátano	3.297,15	14,98
*Varios	3.010,40	13,68
Coco	2.719,40	12,36
Banano	413,75	1,88
Botellas (envases)	273,40	1,24
Maiz		
Arroz en concha		
Ñame		
Pescado		
TOTAL	21.999,39	100,00

Fuente: Capitanía de puerto

Movimiento de Cabotaje

*Varios: Productos no especificados



CUADRO No 6.5

RELACION DE CARGA ENTRADA AL MUELLE DE LOS PEGASOS

AÑO 1.989*

Producto	Cantidad	Total toneladas	%
Madera		10.903,50	62,77
Plátano		3.387,00	19,49
Coco		1.964,20	11,30
*Varios		901,00	5,18
Botellas (envases)		200,15	1,15
Pescado		13,80	0,08
Maiz			
Arroz en concha			
Banano			
Ñame			
TOTAL		17.369,65	100,00

Fuente: Capitanía de puerto

Movimiento de Cabotaje

*Varios: Productos no especificados

Año 1.989*, Se contabilizó solo hasta el mes de junio

La madera, producto que conforma en promedio el 57,91% de la carga movilizada de esas tres regiones. El comportamiento es similar en casi todos los años, notándose menos fluctuaciones en la movilización; comparada con otros productos. Esto es debido a la gran explotación de recursos madereros que posee en gran cantidad la zona del Atrato más que todo y lo más importante es que todo ese producto no encuentra otra vía y otro medio de transporte que lo lleve a los grandes centros de consumo, como es Cartagena con la industria de Muebles y la Construcción, sector que absorbe buena cantidad.

El plátano, en orden de mayor a menor volumen de carga transportada hacia Cartagena, el plátano se coloca en segundo lugar, representando en promedio durante esos años, el 15,86% del total de la carga movilizada de esas zonas.

Este producto es más abundante en las zonas del norte del Chocó, Antioquia y Córdoba.

Para 1.989, se registró un alto porcentaje de carga de plátano movilizada (19,49%). Pero hay que hacer la salvedad que aquí no está incluido todo el año, sino solamente hasta Junio.

El Coco, conforma junto con el plátano y la madera, el

grupo de productos más abundantes en las zonas de Urabá, Atrato y Córdoba.

El año más voluminoso en carga de coco fue 1.987, con un 14,94%. En los años siguientes, la carga de este producto ha disminuido. Esta disminución obedece a que de Zapurro (Chocó), principal zona productora de coco de la región; lo están sacando directamente a otras partes, posiblemente a Panamá y a San Andrés directamente.

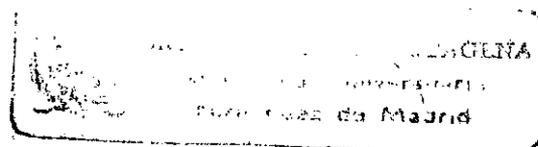
Como se observa en los cuadros anteriores (6.1 al 6.5), los productos que presentan un movimiento sostenido de carga durante todos esos años son el coco, la madera y el plátano. El resto no presenta movimientos sostenidos y significantes.

Vemos que de los tres principales productos que arriban al Muelle de los Pegasos, están dos que son de primera necesidad y que tienen gran demanda por parte de los habitantes de Cartagena.

Son estas pues, las tres principales cargas que impulsan al transportador comerciante a mantenerse en la actividad, ya que el comercio de estos tres productos les representa a ellos márgenes de utilidad que sobrepasan el 40%.

El resto de productos, como el ñame, el arroz, el pescado, etc., son productos de cosechas y abundan en determinados meses del año, cuando se presenta la cosecha de los mismos.

Ver cuadros No 6.1 al 6.5



6.2 CARGAS SALIDAS

La carga que sale del Muelle de los Pegasos a las diferentes zonas que cubre el servicio de Transporte de Cabotaje, se compone del siguiente grupo de productos:

En orden de importancia por mayor cantidad

a. Combustibles

- Gas
- Diesel
- Kerosene
- Gasolina
- Moga
- Fuel Oil
- A.C.P.M.

b. Productos industriales

- Bolsas plásticas
- Cartón
- Plástico
- Polietileno
- Telas

- Jabón
- Varios
- Papel
- Brea

c. Materiales de construcción

- Cemento
- Eternit
- Ladrillos
- Aluminio
- Varillas

d. Insumos agropecuarios

- Fertilizantes
- Cloruro de Potasio
- Abono
- Sulfato de Potasio
- Urea
- Super Fosfato Triple
- Potasio

e. Productos alimenticios

- Arroz
- Café
- Galletas
- Aceite de cocina
- Azúcar
- Papa
- Panela
- Cebolla
- Sardinas
- Harina
- Sal

f. Bebidas

- Cerveza
- Vinos
- Rón
- Gaseosas

A continuación se muestra el total de la carga salida del Muelle de los Pegasus durante los años 1.985 a 1.989 distribuidos por grupos de producto en cantidad y porcentajes



en relación a los volúmenes totales y la movilización durante cada año.

Cuadros No 6.6 al 6.10

106

CUADRO No 6.6

RELACION DE LA CARGA SALIDA DEL MUELLE DE LOS PEGASOS

AÑO 1.985

Producto	Cantidad	Total Toneladas	%
Otros combustibles		108.906,50	36,63
Fertilizantes		89.995,12	30,00
Diesel		24.182,63	8,06
*Varios		19.531,40	6,51
Cloruro de potasio		16.447,45	5,48
Kerosene		12.308,10	4,10
Gasolina		11.595,15	3,88
Mogas		9.835,15	3,27
Cemento		3.672,90	1,22
Plástico (Rollos)		2.286,40	0,76
Brea		454,90	0,15
Sal		323,00	0,10
Gaseosa		201,25	0,06
Eternit		175,50	0,05
TOTAL		299.915,45	100,00

Fuente: Capitanía de puerto

Movimiento de Cabotaje

*Varios: Productos no especificados

103

CUADRO No 6.7

RELACION DE LA CARGA SALIDA DEL MUELLE DE LOS PEGASOS

AÑO 1.986

Producto	Cantidad toneladas	Total %
*Varios	74.053,50	25,37
Diesel	58.031,63	19,88
Kerosene	51.936,00	17,79
Mogas	36.575,25	12,53
Cemento	30.110,50	10,31
Gasolina	21.311,90	7,30
Cloruro de potasio	7.396,25	2,53
Otros combustibles	4.688,80	1,60
Eternit	3.571,25	1,22
Plástico (Rollos)	1.721,40	0,58
Brea	1.000,25	0,34
Abono	500,00	0,17
Sal	336,65	0,12
Aceite de cocina	330,00	0,11
Gaseosas	228,50	0,07
TOTAL	291.791,88	100,00

Fuente: Capitanía de puerto

Movimiento de Cabotaje

*Varios: Productos no especificados

CUADRO No 6.8
RELACION DE LA CARGA SALIDA DEL MUELLE DE LOS PEGASOS
AÑO 1.987

Producto	Cantidad toneladas	Total %
Diesel	293.438,00	40,66
*Varios	144.503,80	20,02
Kerosene	82.494,25	11,43
Mogas	76.116,00	10,54
Otros combustibles	45.948,15	6,36
Gasolina	32.327,25	4,47
Cemento	19.574,25	2,71
Potasio	10.374,25	1,43
Cartón	7.227,50	1,00
Plástico (rollos)	3.004,15	0,41
Abono	2.500,00	0,34
Cloruro de potasio	2.101,25	0,29
Sal	1.299,90	0,18
Arroz	401,80	0,06
Eternit	369,38	0,05
TOTAL	721.679,93	100,00

Fuente: Capitanía de puerto
Movimiento de Cabotaje

*Varios: Productos no especificados

CUADRO No 6.9

RELACION DE LA CARGA SALIDA DEL MUELLE DE LOS PEGASOS

AÑO 1.988

Producto	Cantidad toneladas	Total %
Otros combustibles	59.209,80	37,30
*Varios	30.205,40	19,03
Mogas	18.018,65	11,35
Cemento	17.695,95	11,14
Gasolina	7.911,45	4,99
Kerosene	7.904,50	4,98
Diesel	5.316,50	3,34
A.C.P.M.	4.050,00	2,55
Cloruro de potasio	2.660,50	1,67
Plástico (Rollos)	2.362,40	1,48
Sal	1.906,15	1,20
Eternit	512,80	0,32
Gaseosas	433,65	0,27
Arroz	347,65	0,21
Cerveza	181,40	0,11
TOTAL	158.717,30	100,00

Fuente: Capitanía de puerto

Movimiento de Cabotaje

*Varios: Productos no especificados

CUADRO No 6.10

RELACION DE LA CARGA SALIDA DEL MUELLE DE LOS PEGASOS

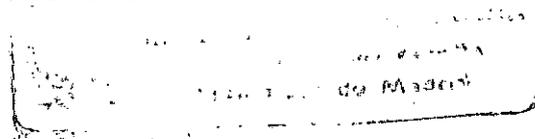
AÑO 1.989*

Producto	Cantidad toneladas	Total %
*Varios	19.224,40	28,48
Diesel	10.607,90	15,71
Kerosene	8.766,80	12,98
Cemento	5.475,96	8,11
Gasolina	5.190,50	7,69
Gaseosas	3.778,70	5,59
Mogas	2.896,90	4,29
Cloruro de potasio	2.735,37	4,05
Sal	2.085,80	3,09
Plástico (Rollos)	1.644,15	2,43
Arroz	1.374,10	2,03
Papa	1.293,00	1,91
Cerveza	1.066,15	1,57
Abono	701,50	1,03
Azúcar	628,00	0,93
TOTAL	67.496,23	100,00

Fuente: Capitanía de puerto

Movimiento de Cabotaje

Varios: Productos no especificados. Año 1.989: Se contabilizó solamente hasta Junio de 1.989



El mayor porcentaje de carga salida del Muelle de los Pegasos, con relación al total, lo ocupa el grupo de los combustibles con un 69,45%, destacándose como producto más movilizado el Diesel, el Kerosene y la gasolina.

La razón por la que el mayor porcentaje de carga movilizada se dé en este grupo de productos, es debido a la cantidad considerable de maquinarias diesel existentes en esas regiones, plantas eléctricas, maquinaria agrícola, motores de navegación, etc. La mayor parte de la población de esas regiones consumen Kerosene en sus hogares, para uso doméstico, en estufas que utilizan o funcionan con ese combustible.

La gasolina es otro producto bastante movilizado hacia esas zonas debido a la gran demanda que posee, para ser utilizada en el consumo vehicular de Quibdó, Río Sucio, Turbo, etc., además del consumo en motores fuera de borda, que operan en toda la cuenca del Atrato, Golfo de Urabá, Golfo de Morrosquillo, Río Sinú, etc.

Un producto que también se destaca, es el plástico, debido a una demanda más constante por parte de las compañías que cultivan banano en la zona de Urabá.

Los materiales de construcción aportan el 4,99% del total

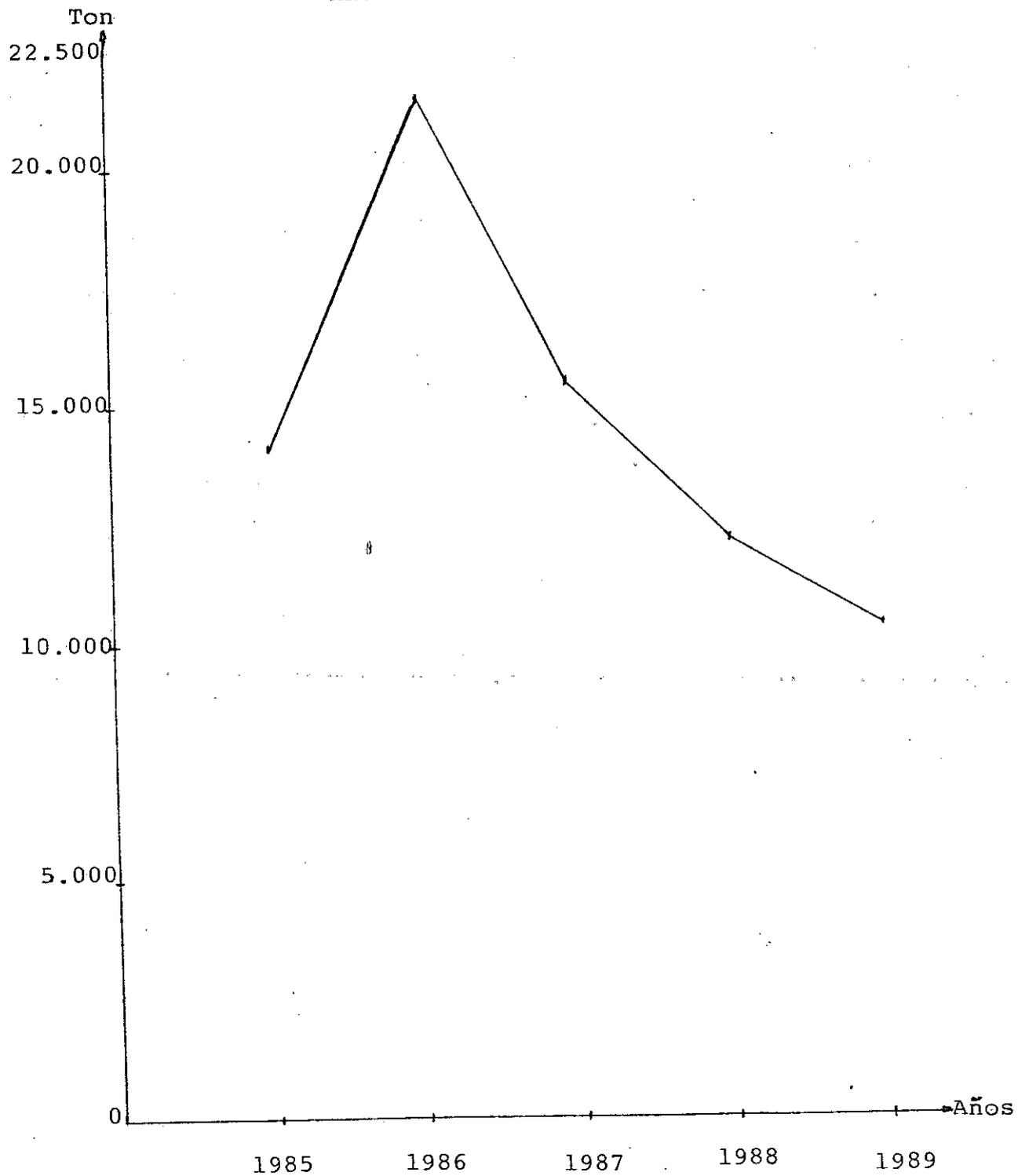
de la carga. Se destaca el Cemento y el Eternit, con tendencia a aumentar más debido al incremento en la construcción de viviendas.

Los insumos agropecuarios aportan el 3,59% en promedio, destacándose con un comportamiento continuo, el cloruro de potasio y los abonos.

GRAFICA No 1

ENTRADA DEL PRODUCTO MADERA AL MUELLE DE LOS PEGASOS

AÑOS 1.985 - 1.989

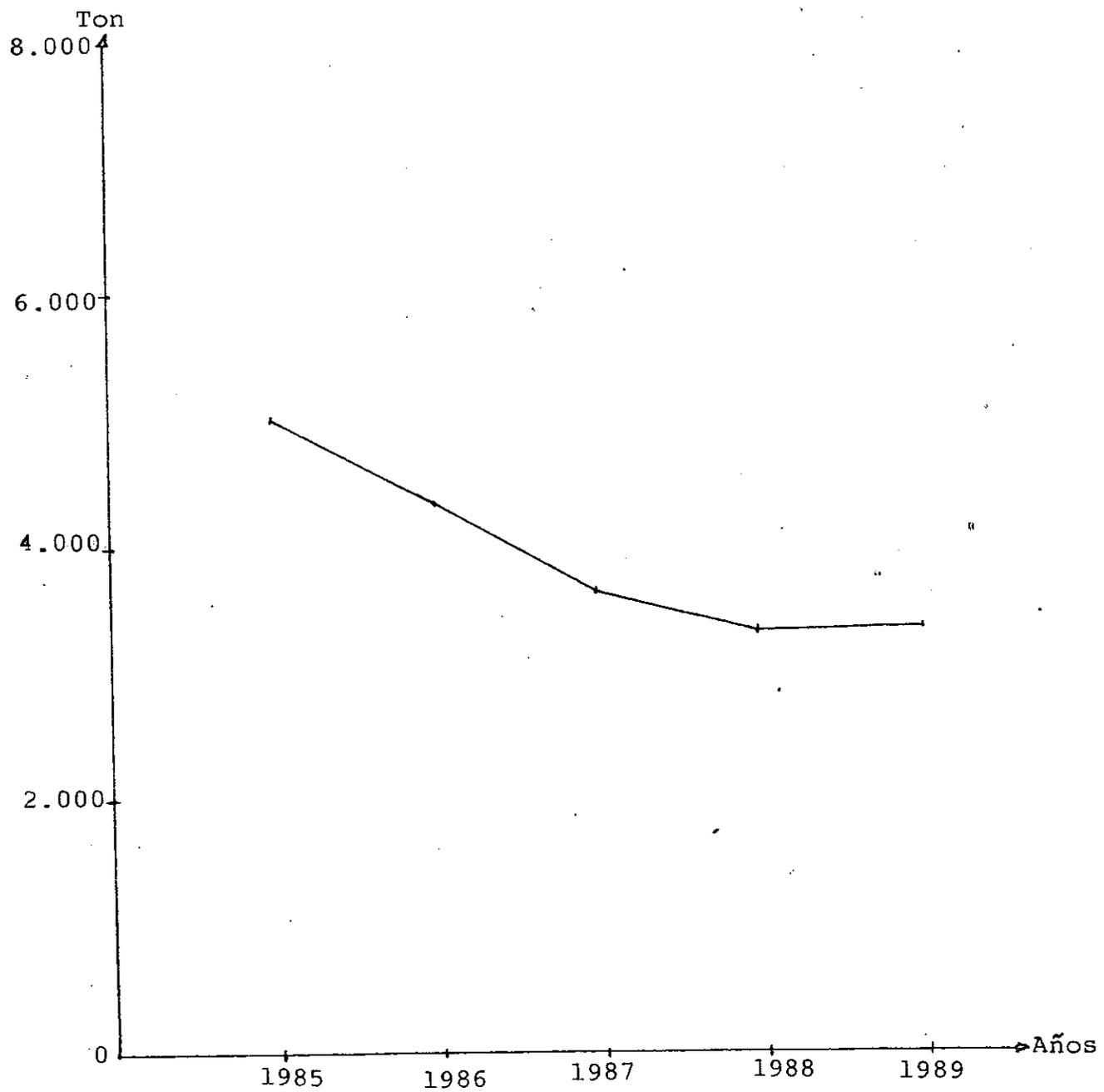


114

GRAFICA No 2

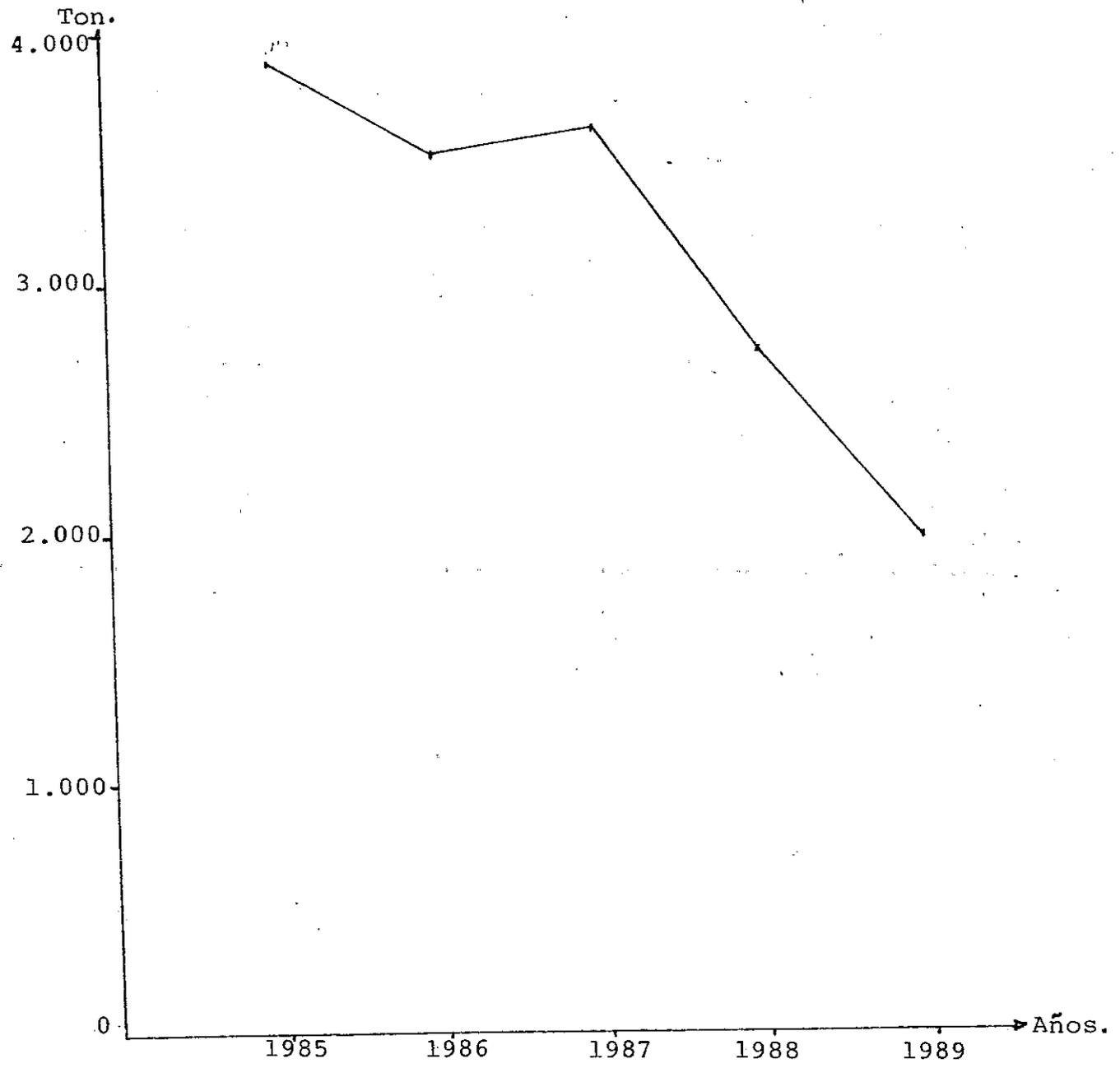
ENTRADA DEL PRODUCTO PLATANO AL MUELLE DE LOS PEGASOS

AÑOS 1.985 - 1.989



GRAFICA No 3

ENTRADA DEL PRODUCTO COCO AL MUELLE DE LOS PEGASOS
AÑOS 1.985 - 1.989



CONCLUSIONES

El transporte de Cabotaje se constituye en factor integrante no sólo entre los departamentos de la costa atlántica, sino también con los departamentos del Chocó en la costa pacífica, Antioquia y la Intendencia de San Andrés y Providencia. No se trata de una integración de carácter económico solamente, sino que detrás de ese tipo de integración se dan otras de tipo social, familiar, demográficas y políticas.

El Transporte de Cabotaje de Cartagena contribuye a desembotellar todas esas zonas a las cuales cubre, dada la apartada situación en que se encuentran regiones como Urabá, Chocó (Atrato), marginadas del desarrollo y abandonadas a su suerte. Y que no tienen más vías de comunicación, que las naturales, en este caso los ríos.

Las relaciones comerciales se ubican como las más importantes dentro del grupo de relaciones que se suscitan a través de la actividad transportadora.

El comercio constante con esas regiones es el pilar más fuerte que mantienen vivo el transporte de Cabotaje. Ya sea el intercambio de productos entre una y otra región, (trueque) como se da en muchos casos; ya sea la venta o la compra entre una y otra parte, todas en conjunto revierten vida económica a los pobladores y diversos sectores de la región, como también al mismo transportador, cuya naturaleza no es la de transportar solamente, sino de comerciante.

Este medio de transporte beneficia a sectores de la economía Cartagenera como son: La industria de muebles, la industria de la construcción, el comercio organizado, el sector industrial de mamonal y otros sectores.

EL MUELLE Y LA ADMINISTRACION

El Muelle de los Pegasos se encuentra casi privado de los servicios más elementales que son necesarios e imprescindibles como son, el servicio de agua, sanitarios, energía eléctrica, aseo, vigilancia y seguridad portuaria.

El lecho marino de la zona portuaria está relleno, los pilotajes están destruidos en un 60% y el servicio de mantenimiento portuario es completamente nulo.

El Muelle no tiene o no dispone de suficiente espacio, capaz de recibir conjuntamente a barcos de turismo y de cabotaje; además del espacio que tiene que ceder a los barcos de la aduana.

La administración no podría mejorar la situación física y económica del Muelle, reajustando los impuestos por los malos servicios que apenas presta el puerto. Los beneficiarios del Muelle como los del mismo transporte, no están dispuestos ni directa ni indirectamente, a contribuir, hasta tanto no provean al Muelle de los servicios de que adolece, como se describe anteriormente

De todas formas ya sea caminando o cojeando, el transporte de Cabotaje, el Muelle de los Pegasos, la administración y otras entidades a fines con estas actividades, contribuyen ya sea en forma directa o indirecta a generar ocupación a casi 700 personas, además de beneficiar sectores como la industria del mueble, la construcción y el comercio en Cartagena, luego de desembotellar a una amplia región de la costa y el interior del país

También benefician a un gran número de habitantes de la ciudad de Cartagena, al traer aquí productos de primera necesidad, como son: el Plátano, el coco y otros

RECOMENDACIONES

Los impuestos no debe cobrarlos la administración, por igual, sino de acuerdo a la capacidad de cada transportador, basándose en la clasificación hecha al parque de navios en la ciudad.

Deben acondicionarse los patios para guardar la mercancía que llega al Muelle, ya que son dejadas a la interperie y esto ocasiona daños, como es el caso de la madera que recibe agua y sol durante el tiempo que permanece en los patios del Muelle.

El atracadero de barcos turísticos, no debe ser en la misma zona donde lo hacen los barcos de Cabotaje. Entonces se recomienda, construir otro Muelle de cabotaje en el Bosque; o se asigne un área en el Muelle Turístico que construyeron en Manga para que los barcos que viajan a Bocachica y a las Islas del Rosario atraquen allá.

Si el Muelle de Cabotaje quedare allí donde se encuentra ahora, se recomienda proteger la zona de patios, con ma

illas de cerramiento para mayor seguridad y poder así implantar un servicio de vigilancia.

Se recomienda a la administración, no permitir que construyan, arreglen o hagan mantenimiento a embarcaciones, en las zonas aledañas al Muelle; por razones ecológicas, ya que gran parte de los desechos que resultan de esas labores son vertidos a la Bahía, trayendo las consabidas consecuencias funestas para el medio ambiente marino, y que también contribuyen a la contaminación de la bahía.

Se recomienda a las autoridades portuarias no permitir el atraque de barcos que pasen de 500 toneladas de capacidad, dado que las lozas están débiles, el pilotaje está deteriorado y el lecho marino simentado.

BIBLIOGRAFIA

COLOMBIA Estadística. Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE. Bogotá. Año 1.981.

DEPARTAMENTO Administrativo Nacional de Estadística DANE Cámara de Comercio. Monografía del Municipio de Cartagena. Cartagena. 1.982.

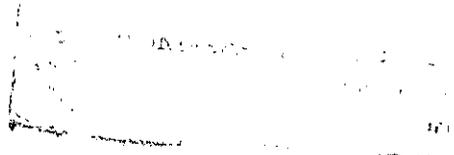
DIRECCION Marítima y Portuaria DIMAR. República de Colombia. Armada Nacional. Reglamentos.

LEMAITRE, Eduardo. Breve Historia de Cartagena. 1.501 - 1.901. Impresión Italgraf. Bogotá D.E. Abril de 1.983.

SELDON, Arturo. Diccionario de Economía. Editorial OIKUS TAU. S.A. Barcelona 1.975.

TAMAYO, Mario. El Proceso de la Investigación Científica Limusa. México 1.981.

TERMINAL Marítimo y Fluvial de Cartagena. Compendio de
Normas Operativas y de Funcionamiento. Año 1.982.



ANEXO No 1

ASPECTOS GENERALES DE LA AUTORIDAD MARITIMA Y PORTUARIA

PROPOSITO

El propósito de este documento es consignar todos los asuntos reglamentarios y procedimientos de los puertos en lo que tiene que ver con: jurisdicción marítima y portuaria, autoridad, buques, gentes de mar, asuntos administrativos, operaciones y servicios dentro de su dinámica portuaria.

Ofrecer a las entidades públicas y empresas privadas interesadas en el puerto, una información clara y fiel de sus características, capacidades y normas que lo rigen, para facilitar el cumplimiento de la ley y las diligencias de los usuarios permanentes o transeuntes que lo visiten.

FUNDAMENTOS LEGALES DE LA AUTORIDAD MARITIMA Y PORTUARIA

A. El decreto ley 3183 de 1.952 creó la Dirección de Marina Mercante Colombiana como una dependencia del Comando de la Armada Nacional, Ministerio de Defensa Nacional, desti

nada a velar por las normas legales y técnicas de la Marina Mercante del país.

B. El decreto ley 2349 de 1.971 creó la Dirección General Marítima y Portuaria (DIMAR), en reemplazo de la Dirección de Marina Mercante Colombiana, con la misma dependencia que ésta tenía y con los siguientes objetivos: La Dirección de la Marina Mercante, la investigación marítima, y la regulación y control del transporte marítimo internacional y de cabotaje, como también de los puertos del país.

C. El artículo 12 del decreto 2349 de 1.971 establece que DIMAR y sus dependencias ejercen funciones y atribuciones en las aguas interiores, espacios marítimos jurisdiccionales, plataforma continental, rios limítrofes navegables, costas, riberas y puertos de la República. Para los efectos del citado decreto, son aguas interiores aquellas comprendidas entre la línea de baja mar a lo largo de la costa, y las líneas de base recta entre las cuales se mide el mar territorial.

D. Por otra parte, el nuevo Código de Comercio de Colombia en su libro V, Primera Parte, dispone que la autoridad marítima se regirá en todo lo que no contrarie a dicho Código, por las orgánicas de la Marina Mercante

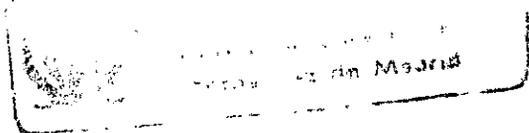
Colombiana y las disposiciones reglamentarias de esta (Artículo 1431).

Sobre las actividades marítimas y la autoridad marítima el mencionado Código dice textualmente:

Artículo 1439 "Se consideran actividades marítimas todas aquellas que se efectuen en el mar territorial, zonas adyacentes, suelo y subsuelo pertenecientes a la plataforma continental y en las costas y puertos de la República, relacionados con la navegación de altura, de cabotaje, de pesca científica, con buques nacionales y extranjeros, o con la investigación y extracción de los recursos del mar y de la plataforma".

Artículo 1430 "La autoridad marítima nacional estará constituida por la Dirección de Marina Mercante y sus diferentes dependencias, la cual ejercerá sus funciones y atribuciones en los puertos y mar territorial en lo relativo a la vigilancia, control y cumplimiento de las normas relacionadas con las actividades maritimas".

"La autoridad en cada uno de los puertos colombianos se ejercerá por el respectivo Capitán de Puerto o quien haga sus veces. Los demás funcionarios públicos que ejerzan funciones diferentes en los puertos marítimos y fluviales



126

deberan colaborar con la autoridad marítima y en caso de colisión decidira el Capitán de Puerto".

FUNCIONES DE LAS CAPITANIAS DE PUERTO

El Decreto Ley 2349 de 1.971 en su artículo 9o establece las siguientes funciones comunes a las capitanías de Puerto:

1. Ejercer la autoridad marítima y portuaria en su jurisdicción.
2. Hacer cumplir las leyes y disposiciones relacionadas con las actividades marítimas y portuarias, así como el transporte internacional y de cabotaje.
3. Dar curso a las solicitudes de licencias y certificados de idoneidad profesional, así como también a las matrículas y patentes de navegación.
4. Verificar los exámenes para expedir licencias y certificados de idoneidad profesional.
5. Expedir licencias de navegación para el personal de tripulantes de naves menores.

6. Expedir libretas de navegación para el personal embarcado.

7. Dirigir y supervisar el servicio de practicaaje.

8. Autorizar el arribo y zarpe de naves e inspeccionar el funcionamiento de las mismas.

9. Investigar, aun de oficio, las infracciones a las leyes, decretos y reglamentos de la marina mercante colombiana y dictar fallo de primer grado.

10. Las demás que le señalen la Ley y los reglamentos.

ANEXO No 2

DE LOS BUQUES O NAVES

GENERALIDADES

Clasificación de las naves.

Según su uso las naves se clasifican en

1. Naves de servicio público
 - a. Las de transporte de pasajeros y mercancías en servicio internacional o de cabotaje.
 - b. Cualquiera cuya explotación esté sujeta a remuneración.
2. Naves de servicio particular, o sea todas las naves no clasificadas en el literal a (Resolución DIMAR 082/76).

Documentos de las naves.

Los siguientes documentos son los que los interesados de

129

ben presentar ante la Capitanía de Puerto para la Matrícula y obtención de la Patente de Navegación.

Matrícula:

1. Escritura de propiedad
2. Cancelación de la matrícula extranjera si se trata de una nave usada adquirida en el exterior.
3. declaración juramentada sobre el uso que va a darse a la nave.
4. Certificado de libertad, si se trata de una nave adquirida en el exterior.
5. Solicitud de patente de navegación.
6. Solicitud de la resolución que fija la caución.
7. Solicitud de permiso de cabotaje.
8. Solicitud de matrícula.
9. Recibo de la Administración de Hacienda por pago derechos de la patente de navegación y otros.

DOCUMENTOS DE LA NAVE QUE ARRIBA

Para el efecto de recibir una nave oficialmente y levantar el acta de visita, la autoridad marítima requiere de la presentación de los siguientes documentos:

1. Memorial del Agente Marítimo avisando el arribo de la nave.

2. Certificado de Matrícula.
3. Zarpe del último puerto.
4. Lista de tripulación-Licencia de navegación- Libretas de embarco. En la lista, la fecha de vencimiento de las licencias.
5. Relación de carga para el puerto y en tránsito.
6. Relación de carga peligrosa para el puerto y en tránsito.
7. Conocimientos de embarque correspondientes a la carga para el puerto.
8. Los siguientes certificados, cuyas fechas de vencimiento deberán quedar sentadas en el acta de visita.
 - a. Sanitario.
 - b. Seguridad de equipo (Buque de carga).
 - c. Seguridad de construcción (Buque de carga).
 - d. Seguridad radiotelegráfica y/o radiotelefónica.
 - e. Seguridad para buques de pasaje (Buque de pasaje solamente).
 - f. Póliza de contaminación.
 - g. Inspección equipo de carga.
 - h. Línea de carga.

DOCUMENTOS DE LA NAVE PARA ZARPAR

Para expedir el permiso de zarpe, la Capitanía de Puerto requiere la presentación de los siguientes documentos:

1. Solicitud del Agente Marítimo.
2. Lista de tripulación.
3. Certificados que hayan sido renovados.
4. Zarpe (Formulario diligenciado).

NAVES DE CABOTAJE

NORMAS GENERALES

(Resolución No. 375 del 14 de octubre de 1.974 DIMAR)

1. Entiendese por "Transporte de Cabotaje" el que se efectúa entre los puertos colombianos, y entre estos y las islas y archipiélagos de la Nación.

El transporte de cabotaje entre puertos colombianos del atlántico y del pacífico y entre estos y los puertos en los ríos limítrofes navegables, dejará de serlo en cuanto el buque toque puertos extranjeros con fines de tomar o dejar carga o pasajeros. En este caso recibirá tratamiento de nave dedicada al transporte marítimo internacional.

2. El transporte de cabotaje sólo podrá ser realizado por naves de matrícula colombiana. En casos especiales, la Dirección General Marítima y Portuaria autorizará dicho transporte a naves de matrícula extranjera, arrendadas o fletadas por armadores colombianos, en los términos que

establecen los respectivos reglamentos (Art. 29 decreto 2349 de 1.971).

3. Sólo podran prestar el servicio de transporte marítimo de cabotaje las naves o artefactos navales que poseen autorización de DIMAR mediante resolución.

Cuando las naves o artefactos navales autorizados para el servicio de cabotaje necesiten efectuar un viaje al exterior, su armador debe solicitar el permiso correspondiente ante la Dirección General Marítima y Portuaria. Sin este permiso no se autorizará el zarpe respectivo.

La nave o artefacto naval que sea sorprendida prestando servicio de cabotaje sin autorización, o en un tráfico no aprobado, sera sancionada con la suspensión de la Patente de navegación por un término que fluctúa entre quince (15) y noventa (90) días, a juicio del Capitán de Puerto.

EL AGENTE MARITIMO

Agente Marítimo es la persona que representa en tierra al armador para todos los efectos relacionados con la nave.

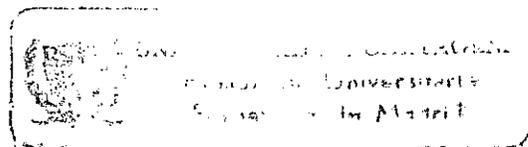
Cuando el Agente Marítimo sea una sociedad, el sesenta por ciento del capital social, por lo menos, deberá per

133

tenecer a personas naturales colombianas.

El Agente marítimo debe registrarse ante la autoridad marítima nacional. Para poder inscribirse presentará su solicitud acompañada de los siguientes documentos:

1. Certificado de inscripción en el registro mercantil.
2. Certificado de la autoridad competente en que conste que no ha sido sancionado por delitos definidos en el estatuto penal aduanero.
3. Certificados de las capitanías de puerto en que conste que no ha agenciado naves sin matrícula.
4. Garantía, cuya naturaleza y monto fijado por la autoridad marítima, conforme a los reglamentos.
5. Lista de las naves que va a agenciar y copia de los correspondientes contratos.
6. declaración jurada de que no es empresario de transporte.
7. Certificado de la Capitanía de Puerto en que conste que tiene locales apropiados para atender la agencia marítima.
8. Deberá además cumplir los requisitos que fije el reglamento, son obligaciones del Agente:



- a. Representar el armador en todas las relaciones referentes a contratos de transporte.
- b. Gestionar todos los problemas administrativos relacionados con la permanencia de la nave en puerto.
- c. Hacer entrega a las respectivas autoridades aduaneras y/o portuarias, y a ordenes del destinatario, de las mercancías transportadas por la nave.
- d. Representar judicialmente al armador o al Capitán en lo concerniente a las obligaciones relativas a la nave agenciada.
- e. Responder personal y solidariamente con el Capitán de la nave agenciada por la in^uejecución de las obligaciones relativas a la entrega de las mercancías.
- f. Responder por los objetos y valores recibidos.
- g. Responder personalmente cuando ha contratado un transporte o flete sin dar a conocer el nombre de la empresa o nave agenciada.
- h. Responder solidariamente con el Armador y el Capitán, por toda clase de obligaciones relativas a la nave agenciada que contraigan estos en el país.

El Agente Marítimo podra exigir el reembolso de los anticipos que haya hecho por cuenta del armador o del capitán, y cobrar los emolumentos a que tenga derecho.

La autoridad marítima cancelará la licencia de Agente cuando la haya obtenido sin reunir los requisitos esta

blecidos en el artículo 1491, o si con posterioridad a su inscripción fuera sancionado por delitos tipificados en el estatuto penal aduanero, o agenciar naves sin matrícula, o ejercer la actividad de empresario de transporte, o dejare de tener establecimientos en puertos colombianos.

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
PROGRAMA DE ECONOMIA

Encuesta a las personas que laboran en el Muelle de Los Pe-
gasos.

1) De qué puertos llega más carga?

- a. Barranquilla
- b. Santa Marta
- c. Buenaventura
- d. San Andrés
- e. Otros.

2) Hacia qué puertos sale más carga?

- a. Barranquilla
- b. Santa Marta
- c. Buenaventura
- d. San Andrés
- e. Otros

3) Cuándo hay mayor movimiento en el Muelle?

- a. A principio de año
- b. A finales de año
- c. A mediados de año
- d. Otra época

4) Cuáles son los productos que más llegan al Muelle?

5. Cuáles son los productos que más salen del muelle?

6. Grado de educación?

- a. primaria ___
- b. Secundaria ___
- c. Superior ___
- d. Otro ___

7. Sueldo Mensual?

- a. Un salario Mínimo ___
- b. 2 a 3 salarios mínimos ___
- c. 4 o más salarios mínimos ___

8) Está satisfecho con su trabajo?

- a. Sí ___
- b. No ___

9) El Muelle ha ido en progreso?

- a. Sí ___
- b. No ___

10) Qué servicios presta el muelle?

Observaciones:

Lugar y fecha

Nombre del encuestador

138

ANEXO No 4

PRESUPUESTO DE LA INVESTIGACION

Secretaria	45.000
Transporte	10.000
Viáticos	30.000
Papelería y útiles de oficinas	25.000
Fotocopias	10.000
Empaste	5.000
Gastos varios	10.000
SUB TOTAL	<u>135.000</u>
Imprevistos (20%)	<u>27.000</u>
TOTAL	162.000

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

Actividad	Mes	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Sept	Oct.
Actividad I		--- ---					
Actividad II		==					
Actividad III			== ==	---			
Actividad IV				== ==	== ==		
Actividad V					--- ---	--- ---	
Actividad VI							--- ---

Convenciones: Actividad Planeada ---

Actividad realizada _____

Actividad I

Lecturas previas.

Actividad II

Elaboración del anteproyecto y revisión por parte de los asesores.

Actividad III

Recolección de información.

Actividad IV

Evaluación del material recopilado.

Actividad V

Desarrollo de los capítulos.

Actividad VI

Entrega de tesis y sustentación.