

ISSN: 2590-5198 (En línea)

Edición N° 3

Noviembre del 2018

Bogotá - Colombia

INVESTIGA, CONOCE Y CREA ICC



CORPORACIÓN DE EDUCACIÓN SUPERIOR
SURAMERICA



CORPORACIÓN DE EDUCACIÓN SUPERIOR
SURAMERICA

Álvaro Hoffmann - Rector
Carolina Rivera - Vicerrector
Hugo Novoa - Vicerrector Administrativo y Financiero
Andrés Angulo - Vicerrector Académico
Luisa Mendoza - Representante de las Directivas Académicas
Germán Villegas - Secretario General

ISSN: 2590-5198 (En línea)
Edición No 3
Noviembre del 2018
Bogotá - Colombia
Periodicidad Semestral

COMITÉ CIENTÍFICO

Carmen Acosta - Docente
Dary Pico - Docente
David Parra - Docente
Diana Arango - Docente
Edgar Beltran - Docente
Fredy Martínez - Docente
Giovanna Triviño - Docente
Johanna Martínez - Docente
Jhon Bareño - Docente
Juan Borrero - Docente
María del Sol Villamizar - Docente
Martha Fonseca - Docente
Mónica Rodríguez - Docente
Oscar Guzmán - Docente
Oscar Ortegon - Docente
Patricia Rojas - Docente
Rafael Márquez - Docente
Sandra Vaca - Docente
Sebastián Camargo - Docente
Sigifredo Vallejo - Docente
Ricardo Parada - Docente
Sergio Lara - Docente
Juan Oliveros - Docente
Andrés Buitrago - Docente
Juan Espinosa - Docente
Luis Salazar - Docente
Angélica Cruz - Docente
Nubia Riaño - Docente
Luz Ariza - Docente
Álvaro Hoffmann - Rector
Hugo Novoa - Vicerrector Administrativo y Financiero
Andrés Angulo - Vicerrector Académico
Germán Villegas - Secretario General

COMITÉ EDITORIAL

Fredy Martínez - Director Investigación
Carolina Rivera - Directora Internacionalización
Hellen Morales - Directora Sector Productivo
Angie Muñoz - Directora Comunicaciones
Roman Jaimes - Director Educación Virtual
Brigitte Rairan - Directora Bienestar
Dora Mesa - Supervisora Prácticas
Yuleidy Martínez - Representante de los Estudiantes
Milena Mendoza - Representante de los Egresados

EDITORIAL UNIVERSITARIA SURAMÉRICA

Alexandra Izquierdo - Directora Editorial
Alexandra Izquierdo - Diagramador
Angie Muñoz - Directora Comunicaciones
Álvaro Hoffmann - Rector

Editorial - Corporación de Educación Superior Suramérica
Producto del grupo GISEM de investigación adherido a
Colciencias de la Corporación Suramérica.

Esta publicación es fruto de los procesos investigativos
de la Corporación de Educación Superior Suramérica. Se
publica según los protocolos legales y académicos bajo su
responsabilidad. Todos los derechos reservados.

VIGILADA MINEDUCACIÓN

RESUMEN

Editorial.	Pag. 5
PRIORIZAR EL CUIDADO DE LA PIEL EN MUJERES CAMPESINAS DE LA VEREDA DE ANATOLI DEL MUNICIPIO DE LA MESA CUNDINAMARCA.	Pag. 6
MOVIMIENTO DE CONTENEDORES EN COLOMBIA, FUTURO O NO SEGUN LOS PUERTOS DE CARGA.	Pag. 12
QUIENES DEFIENDEN LOS DERECHOS A LA SALUD EN EL TRABAJO.	Pag. 27
¿ESTÉTICA Y COSMETOLOGÍA PARA HOMBRES?	Pag. 32
“Y TÚ QUE OYES, ¿SABES COMUNICARTE?”.	Pag. 37
LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN.	Pag. 40
SEMILLEROS DE INVESTIGACIÓN.	Pag. 40
RECEPCIÓN DE LOS ARTÍCULOS.	Pag. 41
NORMAS PARA LA PRESENTACIÓN DE ARTÍCULOS.	Pag. 41
ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO.	Pag. 42

EDITORIAL



Nobit, officientus dolomavolestrem consequunt earum facitibus quiate
nost vendunt que eumende veribusa vere persperum abore vidunt
elibusc ieritecto est, int in nos arum intistibus etur aut enditas es
minvell orecte maximagnatusaectaquo voleseceaquiadmacus.
lbuscit ionsend unditiat ullantibus aborio.
Dustrum velitatur sequi doluptatus erisimus.
Oviduci psanto eum velest et dis autatibust rem fugitae
ceptiis inciist aut quat omnia conet eliquam, vent aliqui conest
optatia int pa quis eiusam quia venditia voluptas cullent.
Ucidemp oreicip idignat venistiatur abo. Et dolut
dellende vid ut et eiciet magnimolore, experunt
laborec temped molorepta dolo to eius alit, sant rent,
verat vit alit ressed qui doleseu uiatemqui tem laut
quiam, omnis as adicum quodipsaecto tem voluptat.
Nem harum inci cullaut ma vel mos corest prae
nullatiunt ea coreper ferundam quas magnita tatur?
Genem seceptaecest eum volorest ex et qui conempo rerovit volorem
ut lique aciist faccusd andaescienet etur, senimagnis estis estotaquo ma venis
sum es re exerepedi dolenimusam faccum, que plab inimped qui comnitatur rest incipsa
eosse nobis destio. Vidundis volore cume nissi odis nost quibus inusapiet quassedit,
explignatem et fugiam ut et occum enihitem es molorep rateces et, volupta ecaboribeati
dolupta turibus andaniandit labo. Itam autat velis et, sed quas sunt quos nimusaere nos molum
nonsero eius ipsumqu odigenim et velessi tenti volor magnatet velitaquas eiusda comnihi cienis
aditio berspel eriorro id ut oditia quis ut aute pro magniendae nobitatatio iur, tecatates quo con
et qui dolorep rorepud iorerferit odit dolorep ernatectem ex enessim porerupti doluptatur as
dolorep editectate se essinim olorehe ndaeperferi quo ommo illataie nempori buscide llabori
nobit ut facea ducitiis re et lignihitassi bero ium quiderera dolecum volut occuptaes si doluptas
eum ut aut dolor alictur aliquo tore eum rerum saeceaquatiunt aperit, tem qui consequi con reicia
vollab ium, tem evendem excerum quam sunt voluptatio. Et re is magniendi int faccae accessitem
audande delestem reptiunt aliquo quame parcide coreped ignatib eratque exeres magnimus
dolupti untori duscidi tiaectore et andelis et escium restrup tatassed eiciduntur, is moluptas eat.
Minciendenda nis doloria ndantibea conectoreium re perum, cuptatius aut
excerchicium ea dolupti onsequis dolorro repudae perem doluptasit omnim hitiste
por reptaquiate dolore, aut accum, tectinci quid magnis del expercia quam que
dellam laut iducid mincium ent volorenditam fugitis sunt omnimaioressin prepta
elita inverum, quibus eaquis es velitem aut modion coriore optas arupta plab idunt.
Equias et lit quatur? Fernatur, serum rem. At es de nienimporrum ratus si sitem
res excerup tatecae rspedit iostrunda aritaquam que soles expliatur, unt dolorro
repellori sintenis ut ea doles aut et que et faccus, veruptaest ex es accuptasint ut

ÁLVARO HOFFMANN V
Rector
SURAMÉRICA EDUCACIÓN SUPERIOR

PRIORIZAR EL CUIDADO DE LA PIEL EN MUJERES CAMPESINAS DE LA VEREDA DE ANATOLI DEL MUNICIPIO DE LA MESA CUNDINAMARCA

Helena Vargas, Diana Marcela Cardona, Sol Angelica Gutierrez Cuervo

RESUMEN

Una parte de la población nacional como internacional son las mujeres campesinas, las cuales son muy importantes en nuestra sociedad, ya que son las que dirigen y manejan parcelas de los alimentos que a diario llegan a cada uno de los hogares, pero para nadie es un secreto que la vulnerabilidad, la discriminación por el hecho de ser mujer y la desigualdad son constantes en estas zonas.

Sin embargo, existen iniciativas como un grupo de 64 mujeres del sector rural de pie de cuesta que se decidieron a buscar otras alternativas de empleo para su vida no sólo como amas de casa si no como expertas en belleza, ellas hacen parte de un programa que impulsa y capacita en belleza, liderazgo y emprendimiento empresarial a las mujeres campesinas.

Nuestra idea principal era llevar a cabo este proyecto a mujeres indígenas, pero dado el difícil acceso, a las tribus, se toma la decisión de buscar una zona rural cerca de Bogotá, ya que en estas zonas no se le da la importancia que se debe tener al auto cuidado de la piel.

Para desarrollar nuestra idea nos dirigimos a la vereda Anatoli del municipio de la Mesa Cundinamarca desarrollando una encuesta para segmentar el grupo de personas participantes, destinado a mujeres de esta vereda las cuales presentan pieles con evidente descuido.

Nuestro proyecto pretende dar a conocer el oficio de la cosmetología y estética, creando la necesidad del auto cuidado y protección de la piel ejerciendo técnicas básicas de limpieza diaria.

Palabras claves: Artículo mujeres, rural, autocuidado, protección

ABSTRACT

A part of the national population as international are the peasant women, which are very important in our society, since they are the ones who direct and manage plots of the food that arrive daily to each one of the homes, but for nobody is a secret that vulnerability, discrimination because of being a woman and inequality are constant in these areas.

However, there are initiatives such as a group of 64 rural women standing on the slope who decided to look for alternative employment for their lives not only as housewives but as beauty experts, they are part of a program that promotes and trains rural women in beauty, leadership and entrepreneurial entrepreneurship.

Our main idea was to carry out this project to indigenous women, but given the difficult access, to the tribes, the decision is made to look for a rural area near Bogotá, since in these zones the importance that should be given is not given have to car care of the skin.

To develop our idea, we went to the path Anatoli in the municipality of Mesa Cundinamarca, developing a survey to segment the group of participants, aimed at women in this village who present skins with obvious carelessness.

Our project aims to publicize the trade of cosmetology and aesthetics, creating the need for self-care and protection of the skin by exercising basic daily cleaning.

Keywords: Article women, rural, self-care, protection.

INTRODUCCIÓN

El envejecimiento se produce a un ritmo más rápido, según investigaciones una alta incidencia de pobreza, una persistente y aguda inequidad social, un escaso desarrollo institucional, una baja cobertura en la salud, promueven causas que van más allá de lo genético y el paso del tiempo, en los últimos años se está presentando especial atención al medio y su relación con el deterioro de las pieles, generando así cáncer u otras lesiones la cual se traduce en menor esperanza de vida. En el medio rural la agresión física está más marcada ya que estas personas están expuestas, por lo que es necesario favorecer nuevos estudios y generar conciencia del cuidado de la piel.

La gerontología, como ciencia que estudia el proceso de envejecimiento, nos propone explicar sus causas en tres planos diferentes: el biológico, el psicológico y el social, ya que es un proceso que resulta de la interacción de todos estos aspectos, por lo que distinguiremos entre las teorías biológicas, psicológicas y sociales.

El envejecimiento es un proceso progresivo y continuo en donde las funciones fisiológicas se van

perdiendo y al mismo tiempo la reserva funcional. Existen una serie de características en las cuales se fundamenta el envejecimiento.

Característica del envejecimiento universal que es en general para todos los seres vivientes.

Característica irreversible esta no se puede detener ni revertir.

Característica heterogénea e individual: la velocidad de envejecer en cada sujeto es diferente, así como en cada órgano del mismo individuo.

Característica deletérea: lleva la pérdida de la función de una manera constante y progresiva.

Característica intrínseca: se debe a factores que se modifican por el hombre como prevenir enfermedades.



Fuente: Elaboración propia

Figura 1
Anatoli Municipio de la Mesa Cundinamarca

En las mujeres de la zona rural se evidencia un desgaste en la piel debido a los radicales libres que dentro de las teorías estocásticas son moléculas

inestables y altamente reactivas con uno o más electrones no apareados que producen daños a su alrededor a través de reacciones oxidativas. Se cree que este tipo de daño provoca alteraciones en los cromosomas y ciertas macromoléculas como colágeno, elastina, mucopolisacáridos y lípidos.

El deterioro de la piel evidente en estas personas aplica con la teoría del desgaste ya que cada organismo está compuesto de partes irremplazables y que la acumulación de daño en sus partes vitales llevaría a la muerte celular, tejidos, órganos y finalmente al organismo.

Se observa en las mujeres de esta región, signos de envejecimiento cutáneo como líneas de expresión, máculas o manchas melasmas o manchas pequeñas de color rojizo o marrón y telangiectasias que son vasos sanguíneos dilatados.



Fuente: Elaboración propia

Figura 2
Anatoli Municipio de la Mesa Cundinamarca

DESARROLLO DEL TEMA

Se seleccionan Tres pacientes con piel madura o involutiva, pigmentada y sensible en las cuales se aplica protocolos de limpieza facial profunda, protocolo de hidratación, nutrición, despigmentación,

antiage y tonificación.

Tipo de instrumento utilizado: Tratamiento con protocolo de aplicación a las pacientes escogidas. Nuestro proyecto se basa en brindar un diagnóstico y una mejoría a la piel de personas expuestas a agresiones del medio ambiente, aportando conocimiento acerca de los cuidados que se deben tener para la salud y bienestar de esta. Siguiendo una secuencia de tratamientos donde aplicaremos productos dermocosméticos, Seguros y avalados por el INVIMA para contrarrestar los diferentes niveles de daños causados a lo largo del tiempo.

Además de mejorar su aspecto físico, buscamos aumentar su autoestima, y por consiguiente estas personas mejoraran su calidad de vida y sus relaciones interpersonales.

RESULTADOS

Se brindará una charla para dejar en claro el conocimiento e información sobre nuestro proyecto, recopilando datos por medio de encuesta que nos dejen saber cuáles son los hábitos y necesidades de la población de la vereda determinando así los tipos de piel que existen en este lugar.

Tomando en cuenta los datos y las personas que desean participar en la parte práctica del proyecto, se hace una selección de las personas que evidencian mayor daño en su piel.

Iniciamos realizando la valoración de la piel de las personas seleccionadas evidenciando así el tratamiento a seguir y teniendo en cuenta la necesidad de nuestras usuarias dejando especificado y firmado en el consentimiento informado los derechos deberes responsabilidades y beneficios, así como procedimientos y los posibles riesgos que podrían ser estados temporales y cambio de color de la piel.



Fuente: Elaboración propia

Figura 3
Anatoli Municipio de la Mesa Cundinamarca

En nuestro segundo protocolo se trabaja hidratación en donde los frutos rojos con sus principios activos aportan lozanía además de la aplicación y un serum a base de ácido hialurónico que es un componente fundamental para el aumento de agua y con esto se reduce la flacidez y se torna más tersa y suave la piel.

Con este protocolo el cambio es bastante notorio luciendo una piel suave, clara y tersa.

Para el tercer protocolo la piel tiene un aspecto más resistente y con mejor tonalidad para lo cual se hace la aplicación de Ampolletería que aporta nutrición a la piel dejando la piel con mayor resistencia

Figura 4
Anatoli Municipio de la Mesa Cundinamarca



Fuente: Elaboración propia

CONCLUSIONES

Figura 5
Anatoli Municipio de la Mesa Cundinamarca



Fuente: Elaboración propia

a las agresiones externas a las que a diario se expone.

Las pieles secas necesitan productos que aporten un alto nivel de hidratación, con los protocolos empleados se ha evolucionado de una piel alópica o seca, pigmentada, opaca y sin vida a una piel lozana con brillo natural, hidratada.

Se ha generado un cambio de conciencia no solo en las personas participantes si no en el núcleo familiar y personas alrededor alcanzando un alto índice de satisfacción y a la vez recordando y divulgando posteriormente.

Este evento ha logrado llegar a gran parte de personas que habitan en la vereda y poco a poco se han adoptado sanas y buenas prácticas del cuidado de la piel.

En la charla se captó la atención y se logró la selección de las personas con más necesidades y se generó conciencia del cuidado de la piel.

Se realiza valoración individual de las participantes evidenciando así los tipos de piel que se encuentran en la vereda de Anatoli y diagnosticando el tratamiento a seguir, así como los tiempos en que se aplicará cada protocolo. Brindando un espacio adecuado con el fin de generar un cambio en su rutina diaria.

Como conclusión evidenciamos el cambio en la piel después de realizar el tratamiento de 6 sesiones aplicando protocolos de limpieza

profunda, antiedad, despigmentante, hidratación y de nutrición. Generando en las participantes un estado de satisfacción con los resultados obtenidos, notando en ellas un compromiso en las recomendaciones dadas como limpieza básica y aplicación de protector solar.

Se generó un impacto en las dos partes ya que nosotras conocimos su cultura, sus hábitos y su estilo de vida. Dejamos abierta la posibilidad de que otros grupos puedan acercarse a poblaciones rurales y con ausencia de conocimiento sobre el cuidado de la piel, brindando la capacitación necesaria para mejorar la autoestima.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Instituto de salud pública gobierno de chile. (s.f.). Libro belleza y salud de la piel. CHILE.
- Editorial: DUNKEN Buenos Aires 2013 Autor: Laura Rocha Duran, La vejez en movimiento un enfoque integral
- 978-84-666-3286-7, T. A. (2007). Un cuerpo para toda la vida salud integral ediciones B. España: S.A Ediciones B.
- Avendaño, P. (22 de mayo de 2015). Manuel Vicente, un rostro de las víctimas del glifosato. Obtenido de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-15803737>
- Luisa Fernanda, G. C. (Julio a octubre de 2008). Estudio comparativo de la calidad del agua de las bocatomas el Nogal y el Mesón del acueducto veredal aguanatoli, para la formulación del plan de manejo del recurso para su potabilización. Vereda Anatoli la Mesa Cundinamarca. Obtenido de http://www.umng.edu.co/documents/10162/745277/V2N1_5.pdf
- Muñoz, D. A. (2017). Belleza y salud de la piel. Santiago de Chile: instituto de salud pública.
- Redacción vivir. (31 de diciembre de 2017). IDEAM advierte sobre alta radiación ultravioleta en 2018. Obtenido de <https://www.elespectador.com/noticias/salud/ideam-advierte-sobre-alta-radiacion-ultravioleta-en-2018-articulo-731185>
- Tomas muñoz, M. C. (junio a septiembre de 2013). Estudio de las características y situación de las mujeres campesinas beneficiarias de programas públicos de apoyo en la Región metropolitana Chile. Obtenido de https://www.uhu.es/IICIED/pdf/6_13_mujere.pdf.
- Resolución 2827 de 2006 adopta el manual de bioseguridad

MOVIMIENTO DE CONTENEDORES EN COLOMBIA, FUTURO O NO SEGUN LOS PUERTOS DE CARGA

Juan Carlos Borrero R.

RESUMEN

A lo largo de los últimos setenta años, el contenedor o container, se ha constituido en un sistema de transporte de carga que se utiliza con acelerada intensidad en el contexto de los mercados nacionales e internacionales, produciendo un significativo impacto en las economías y en la unificación de la carga de mercancías. Se trata entonces de un método de transporte de carga de fácil adopción, el cual involucra una serie de factores técnicos, económicos y administrativos para su correcta aplicación, así como la exigencia de facilidades portuarias, terminales interiores, barcos, equipos para la manipulación, transporte, adecuadas vías terrestres y la existencia de un sistema mundial verdaderamente integrado para su normal operación.

En este estudio se lleva a cabo un análisis del sector portuario en Colombia a través de una caracterización a nivel nacional y de cada una de las zonas portuarias que conforman el sector de puertos en Colombia, enfatizando en su historia y datos relevantes acerca de cada zona portuaria.

También la caracterización del tráfico portuario en Colombia conjuntamente a un análisis del tráfico portuario en las zonas portuarias de Colombia y un análisis del tipo de carga y modalidad del tráfico portuario en cada una de estas zonas portuarias.

Adicionalmente, se lleva a cabo un análisis de los niveles de concentración y dominancia del mercado, a nivel nacional y a nivel de cada una de las zonas portuarias en Colombia que tienen movimiento de contenedores.

Palabras claves: Sector Portuario, Regulación, Estructura de Mercado, Competencia Económica, Índices de Concentración.

ABSTRACT

Over the past 70 years, the container or container, has become a freight transportation system that is used with rapid intensity in the context of national and international markets, resulting in a significant impact on the economies and the unification of the loading of goods. Then it is a method of transportation of load of easy adoption, which involves a number of technical, economic and administrative for its correct application, as well as the requirement of port facilities, inland terminals, boats, equipment for the handling, transport, appropriate land and the existence of a truly integrated global system for normal operation.

In this study is carried out an analysis of the port sector in Colombia through a characterization at the national level and for each of the port areas that make up the port sector in Colombia, emphasizing in its history and relevant data about each port area.

Also the characterization of the port traffic in Colombia together with an analysis of the port traffic in the port areas of Colombia, and an analysis of the load type and modality of the port traffic in each of these port areas.

In addition, it carries out an analysis of the levels of concentration and market dominance, at the national level and at the level of each of the port areas in Colombia that have movement of containers.

Keywords: Port Sector, Regulation, Market Structure, Economic Competition, concentration indices.

INTRODUCCIÓN

Los puertos en Colombia representan un eslabón fundamental en las relaciones de comercio en el país y un elemento muy importante en la cadena logística tanto de exportaciones como importaciones colombianas. En los últimos años se han observado importantes transformaciones del sector, explicadas no solamente por la presencia de nuevas plataformas portuarias, sino por las modificaciones en los modelos de concesión en busca de la modernización portuaria.

Con la reciente expansión del Canal de Panamá y el desarrollo de nuevas tecnologías en el diseño de buques de gran calado, el país enfrenta un reto muy importante: contar con un sistema portuario cada día más eficiente, en las que las economías de escala y alcance estén enmarcadas a su vez con un modelo de operación que garantice el cumplimiento del régimen normativo colombiano concerniente con la protección de la libre competencia económica.

Por tal razón esta investigación además de actualizar la configuración del sector portuario en el país en materia de carga movilizadora como criterio para la Superintendencia de Industria y Comercio, pretende generar mediciones globales de concentración y riesgos de dominancia con el ánimo de advertir de una manera muy concreta acerca del futuro de este importante eslabón de la cadena logística del país.

En la segunda sección se lleva a cabo una caracterización de cada una de las zonas portuarias que conforman el sistema de puertos en Colombia, enfatizando en su historia y datos relevantes acerca de cada zona portuaria.

En la tercera sección se expone una breve revisión de la normatividad que rige y ha regido el sistema portuario en Colombia. Una caracterización del tráfico portuario en Colombia se lleva a cabo en la cuarta sección. En la quinta sección se realiza un análisis del tráfico portuario en las zonas portuarias de Colombia y un análisis del tipo de carga y modalidad del tráfico portuario en cada una de estas zonas portuarias.

En la sexta sección se presentan los principales resultados del análisis de los niveles de concentración y dominancia del mercado, a nivel nacional y a nivel de cada una de las zonas portuarias en Colombia que tienen movimiento de contenedores.

1. CARACTERIZACIÓN DE LAS ZONAS PORTUARIAS DEL PAÍS

Colombia se ha convertido en una de las economías más dinámicas del continente americano. Debido al aumento de las exportaciones petrolíferas, se ha producido un rápido despegue comercial que se ha visto acompañado de un repunte en el transporte marítimo a Colombia.

Debido a su especial condición geográfica, con salidas tanto al océano Pacífico como al mar Caribe, la mayoría de las exportaciones a Colombia se realizan a través de sus puertos marítimos. La mejora de estas infraestructuras ha permitido que el transporte marítimo a Colombia se desarrolle de una forma más competitiva, ganando tanto en calidad como en productividad.

En esta sección se lleva a cabo una caracterización de cada una de las zonas portuarias que conforman el sistema de puertos en Colombia, enfatizando en su historia y datos relevantes acerca de cada zona portuaria.

ZONA PORTUARIA DE BUENAVENTURA

El complejo portuario industrial de Buenaventura es la zona portuaria más importante del Pacífico y de Colombia por el volumen de carga que maneja.

Tiene una ubicación estratégicamente privilegiada dado que se encuentra en el centro del mundo, equidistante de las principales rutas marítimas que atraviesan el planeta. Además, es uno de los puertos del continente americano más cercano al mercado asiático, aspecto ideal para aprovechar las ventajas de los tratados de libre comercio suscritos recientemente, así como los que se encuentran en proceso de formalización.

El Puerto del Pacífico llamado hoy Buenaventura, fue descubierto por Pascual de Andagoya a mediados del año 1540, después de cuatro días de navegación por las bocanas de Solán y Santa Ana. El 15 de febrero de 1540 don Pascual de Andagoya salió de Panamá en tres embarcaciones a hacer exploraciones en el mar pacífico y entonces entró el primero a la Bahía que más tarde se llamó Buenaventura. Su teniente Juan de Ladrilleros que venía en avanzada de exploración descubrió una ensenada y fundó en ella una población que bautizó con el nombre de Puerto de la Cruz Oviedo, al hablar de esta dice que es “una de las

más hermosas ensenadas que hombres han visto y entran en ella muchos ríos grandes y pequeños y agrega que allí se dio principio a la fundación de una población con el nombre de Buenaventura.” y se nombró a Ladrilleros teniente de la fundación.

En 1719, la corona española elige a Buenaventura como Puerto, fue en este puerto donde se embarcaron el General Antonio José de Sucre y las demás expediciones que mandó y llevó el Libertador a emancipar a Ecuador y Perú y en 1827, por Decreto 389 del 26 de julio, sancionado por el General Francisco de Paula Santander, Buenaventura fue declarado Puerto Franco para la Importación y Exportación en el Pacífico y se les concedió derecho de propiedad de las tierras a las personas que edificaran en la isla, el 20 de Julio de 1884 el ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros hizo entrega del primer tramo de 22 kilómetros del Ferrocarril del Pacífico en el sitio de Córdoba y el día 1º de enero de 1915 hizo su arribo a Cali la primera locomotora, en 1912 en el gobierno del Dr. Carlos E. Restrepo se contrató con la casa Pearson And Sons, de Londres, los planos de la ciudad moderna de Buenaventura que fueron la base para el desarrollo de las primeras obras portuarias. En la Administración Departamental que presidió el Dr. Ignacio Borrero (1918-22) se llevó a cabo la constitución del primer muelle, que se dio al servicio en 1921. Durante este periodo de tiempo, los servicios portuarios se prestaban en forma rudimentaria pues tanto el cargue como el descargue de los barcos se hacía por medio de lanchones y pequeños botes y hasta en hombros de los remeros.

En la década de 1920, con la denominada obra “Muelle Rengifo”, se incrementaron las importaciones y operaciones hasta el punto que fueron insuficientes las bodegas de la Aduana y del ferrocarril para almacenar la carga. Hubo entonces necesidad de contratar, en 1926, a la Raymond Concrete Pile Company, la construcción de un

malecón y muelles de mayor capacidad.

En 1920, arriba al Puerto el primer vapor procedente de San Francisco (California), el S.S. Derblay, en 1933 la Raymond Concrete Pile asume la administración del Puerto de Buenaventura; en 1934 en el gobierno del Dr. Alfonso López Pumarejo se construyeron la estación del ferrocarril, los patios del malecón, el sanatorio de cuarentena, el hospital del ferrocarril y se avanzó la carretera “Simón Bolívar”. De 1934 a 1953 queda vinculado el terminal marítimo a la división de ferrocarriles nacionales.

Admitida la importancia de Buenaventura como principal puerto marítimo, se concibe la creación de la Flota Mercante Gran Colombiana en 1942, idea que llega a cristalizarse durante la administración Lleras Camargo, en 1958, con el ánimo de darle autonomía al país en la comercialización de sus productos. Además, el puerto afianza su conexión con líneas marítimas internacionales.

La sociedad Portuaria Regional de Buenaventura (SPRBUN) se constituyó el 21 de diciembre de 1993 como nueva administradora del puerto de Buenaventura. Es una entidad de carácter mixto con 209 accionistas, de los cuales el 70% es privado (conglomerados económicos exportadores e importadores, productores agroindustriales, navieros operadores portuarios, ex trabajadores de Puertos de Colombia) y el restante 30% son de la Nación, del Departamento del Valle del Cauca y del Municipio de Buenaventura.

El puerto de Buenaventura está constituido por un terminal marítimo que es administrado por la SPRBUN, y un muelle que es administrado por el Grupo Portuario S.A.; entre los dos reciben cerca del 52% de la carga que ingresa al país.

Dentro de su plan de modernización, SPRBUN, cuyo contrato de concesión otorgado en 1994 fue

extendido por 20 años más hasta el 2034, contempla inversiones por 450 millones de dólares, de los cuales 175 millones serán destinados a equipos, 215 millones en infraestructura y 60 millones de dólares en logística.

De acuerdo con directivos de la Sociedad Portuaria, los productos que más se reciben a través del puerto son cereales, carga en contenedores, electrodomésticos y vehículos. Lo que más se exporta es azúcar (en contenedores, como carga general y a granel), café y cargas no tradicionales.

Entre las ventajas de operación en esta zona portuaria están: (i) está conectada con 81 puertos en todo el mundo: 24 en Suramérica, 23 del lejano Oriente, 11 de Centro América, 9 de la Costa Este de los Estados Unidos, 7 de Europa, 6 de la Costa Oeste de Norteamérica y 1 del Caribe; (ii) se encuentra a ocho horas de navegación marítima del Atlántico, vía Canal de Panamá; y (iii) En este Puerto converge el triángulo de oro de Colombia conformado por Bogotá, Medellín y Cali. Concentra el 70% del PIB nacional y el 52% de la población colombiana. Por otro lado, la principal desventaja de la terminal marítima es la infraestructura vial. Actualmente el puerto cuenta con 600 empleados directos y cerca de 8.000 indirectos.

Actualmente la operación portuaria de Buenaventura está liderada por la SPRBUN y el Terminal de Contenedores de Buenaventura, TCBUEN. La SPRBUN está liderada por el grupo Harinera del Valle, El grupo Parody, el grupo Ciamsa – Comercializadora Internacional de Azúcares y Mieles, tres entidades públicas: la Alcaldía de Buenaventura, el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Agricultura y algunos socios minoritarios.

Por otra parte, TCBUEN es un terminal marítimo de servicio público de la zona especializado en el manejo de contenedores que opera como único interlocutor responsable de todas las operaciones logísticas. Sus accionistas son: el Terminal de Contenedores de Barcelona (Grupo Marítimo TCB) que posee el 66,2 por ciento de las acciones, el Grupo Empresarial del Pacífico (GEPSA) el cual posee el 20,8 por ciento, la Corporación Autónoma del Valle del Cauca (CVC) con 5 por ciento, la Gobernación del Valle del Cauca, Alcaldía de Buenaventura y Accionistas minoritarios con 8 por ciento y alrededor de 700 accionistas más. El terminal de TCBUEN abarca una superficie de 27 hectáreas, tiene un muelle de 490 metros y las obras conexas de dragado del canal de acceso. El proyecto ha incluido en lo relativo a la ingeniería, la construcción, el dragado, la compra de equipos y la operación del terminal y, se estima que tiene una capacidad operativa de aproximadamente 268.000 unidades de 20 pies (“TEU”). El terminal entró en operación en 2011. En TCBUEN operan el Grupo Portuario S.A., OPP Graneles S.A., Inatlantic S.A., y BGP Containers and Logistics S.A.

ZONA PORTUARIA DE SANTA MARTA

Santa Marta, desde principios del siglo XVII, era un puerto que vivía del contrabando como principal actividad comercial de la zona. En la actualidad, el puerto de Santa Marta se destaca porque es el único de aguas profundas de Colombia (profundidad sin necesidad de dragar), con un calado natural de hasta 60 pies (18,3 metros). Esto se traduce en menores tiempos de atraque, permitiendo una mayor eficiencia y reduciendo costos de operación; por consiguiente, puede recibir buques de gran tamaño sin ningún tipo de restricción.

Dentro de las ventajas que ofrece la capital del Magdalena destaca su ubicación geográfica. Es la ciudad del Caribe más cercana al centro del país frente a ciudades como Barranquilla y Cartagena, razón por la cual sus fletes terrestres son más económicos y competitivos respecto de otros terminales del Caribe colombiano. Además, es el único puerto de la costa atlántica con ferrocarril, por ello está en la capacidad de ofrecer el servicio de cargue y descargue directamente en los muelles. Cuenta con una gran infraestructura: 74.613 m² de almacenamiento en patios, 30.000 m² en bodegas y 50.000 toneladas en silos.

Santa Marta tiene record nacional en cargue de contenedores al lograr movilizar 72.4 por hora y 490 movimientos en solo seis horas. Según cifras de la Sociedad Portuaria de Santa Marta S.A., en el año 2013 se movilizaron 6.518.000 toneladas de carga, de las cuales 3.852.000 toneladas correspondieron a exportaciones (incluye carbón) y 2.271.000 toneladas a importaciones. El producto que más se recibió durante ese año fue el maíz, con un total de 1.500.000 toneladas. De igual manera, ingresaron 40.735 vehículos al país, registrando un crecimiento del 32% frente al mismo periodo del año anterior.

Además del carbón, las cargas más representativas en movimiento en la zona son: carga general, vehículos, Aceros y Tuberías. Este puerto multipropósito, que tiene 562 empleados directos y 8.000 indirectos, está dividido en tres grandes sub-terminales especializadas en carbón, granos y carga general, y contenedores. Una de las principales fortalezas de su operación es la exportación de carbón. En efecto, el puerto tiene una capacidad anual para almacenar siete millones de toneladas del mineral y de cargar 24 mil toneladas por día.

Actualmente, el puerto está a la espera de que el Gobierno autorice la construcción de una variante férrea de carga de 17.5 km, que le permitiría a la terminal estar conectada con el centro del país, sin afectar el corredor turístico de Santa Marta, por donde pasa la línea férrea y que actualmente se encuentra subutilizada.

Según la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, “la reactivación del transporte por modo ferroviario permitirá la descongestión de las vías, reducción de la accidentabilidad y de emisiones, ya que más de 350 camiones con carbón recorren diariamente la vía La Loma – Santa Marta”¹.

Por otro lado, la Terminal de Carbón de la zona, TC, es operada por Carbosan, esta última filial de la Sociedad Portuaria de Santa Marta y encargada de realizar las operaciones de carbón al interior del terminal samario.

ZONA PORTUARIA DE CARTAGENA

Cuando Pedro de Heredia fundó Cartagena, ya existía un pequeño poblado indígena llamado Calamary, pero el conquistador lo hizo con el único propósito de servir como puerto principal al dominio español que más adelante se llamaría Nuevo Reino de Granada, hoy República de Colombia.

Durante la época de la colonia, la ciudad de Cartagena es concebida como un punto estratégico para el

¹ Elías, Jorge., El Desarrollo Portuario de Santa Marta y su Incidencia en el Crecimiento Económico y Social de la Ciudad: 1770-1860 Junio, 2009.

comercio internacional, por donde circula el flujo de mercancías entre la corona española y sus colonias, convirtiéndose en uno de los principales puertos del continente por casi tres siglos, hasta la guerra de independencia en 1810.

A raíz de la llegada de buques de acero y a vapor a mediados del siglo XIX, y debido a la necesidad de mejorar la conectividad con el interior del país, se realizan obras en el Canal del Dique para permitir la navegabilidad en el río Magdalena y se construye el nuevo muelle marítimo La Machina, el cual se incendia en 1929 dejando a Cartagena sin muelle durante cuatro años, hasta la construcción de la terminal marítima y fluvial de Manga, en 1932, cuando contrató a la norteamericana Fredericke Snare Corporation quien la inauguró en 1.934 y que inicialmente fue administrada por sus constructores, pero que en 1947 pasa a manos del Estado.

Entre 1955 y 1957 se construye la refinería en Mamonal que dio inicio al complejo petroquímico que existe actualmente en la zona y que se ha venido ampliando con la industria de la construcción naval y muelles particulares.

Después de cuatro siglos y medio de historia y de ser considerado el puerto de América, la zona portuaria de Cartagena hoy se caracteriza por ser la más grande del país al poseer 54 muelles, dentro de los cuales 18 adelantan actividades de comercio exterior.

Administrado por la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A. (SPRC) desde 1993, es considerado como un centro logístico integrado que une al Caribe con el resto del mundo, a través de conexiones con más de 288 puertos en 80 países y servicios con las principales navieras del planeta.

Dentro de las ventajas que ofrece su infraestructura están ocho puntos de atraque con una profundidad de hasta 44 pies (13,41 metros), obras civiles como dragados, construcción de patios y la adquisición de tecnología portuaria de punta.

La transformación tecnológica en el puerto incluye sistemas de información, grúas para apilamiento de contenedores orientadas por satélite y un sistema computarizado para manejo de documentación interconectado con la Aduana, que agiliza la entrada y el despacho de carga, aumentando la seguridad de las operaciones.

Este puerto, especializado en el manejo de contenedores, alcanzó la cifra récord de 2.018.389 contenedores movilizados al cierre del 2012; logro inédito en Colombia y que lo consolida como el cuarto puerto más importante de Latinoamérica en movilización de carga, después de Balboa y Colón, en Panamá; y Santos, en Brasil.

Actualmente se alista para hacer parte de los **30 puertos más importantes** del mundo en el 2019 y se espera que antes de que termine ese año alcance la meta de los cinco millones de contendores movilizados; para ello debe finalizar la construcción de la Terminal de Contenedores de Cartagena (Contecar) y reconfigurar la terminal de Manga.

Dentro de sus desventajas, al igual que otros puertos del país, se destaca la topografía irregular y el mal estado de las vías colombianas. Como se sabe, las exportaciones de mayor valor salen del centro del país, distantes por muchos kilómetros de los puertos, generando un gran riesgo para la mercancía y, por ende, un mayor costo de los fletes para las empresas.

ZONA PORTUARIA DE BARRANQUILLA

Barranquilla, ciudad industrial y comercial ubicada en el Norte de Suramérica, fue convertida puerto del país a finales del siglo XIX, en 1888, con la construcción de un extenso muelle en la vecina población de Puerto Colombia. Fue considerado una de las más notables construcciones del siglo XIX en Colombia debido a su importancia como principal puerto marítimo y por el hecho de ser, en su momento, el segundo muelle más largo del mundo.

El muelle de Puerto Colombia fue el epicentro del comercio exterior colombiano hasta los años 1920, cuando Buenaventura superó a Barranquilla en movimiento de carga. Al construirse en 1936 el canal de Bocas de Ceniza, que permite el ingreso de barcos hasta el terminal marítimo reubicado desde entonces cerca del casco urbano de Barranquilla, el muelle de Puerto Colombia quedó condenado al olvido e inició su progresivo deterioro.

La ciudad, como puerto principal del país, permitió la entrada de importantes adelantos y numerosas corrientes migratorias extranjeras que se vincularon estrechamente a su actividad comercial e industrial. En 1936 se inaugura el terminal marítimo y fluvial de Barranquilla, con el fin de promover la actividad comercial con el interior del país y el exterior. El puerto fue administrado inicialmente por la Sociedad de Mejoras Públicas de la ciudad y posteriormente por la empresa Puertos de Colombia – Colpuertos. Como resultado de la Ley 01 de 1991 que buscaba mejorar la competitividad del sector y permitía la privatización de su operación, la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A. recibió, en 1993, en concesión por 20 años el terminal público marítimo y fluvial de la ciudad de Barranquilla.

Esta zona posee las instalaciones portuarias más extensas del país ocupando 200 hectáreas, y aún cuenta con terreno disponible para seguir creciendo. En los últimos años, también se construyó una sociedad portuaria sobre la margen oriental del río y del puerto, la cual, aunque geográficamente pertenece a la jurisdicción del departamento de Magdalena, administrativamente hace parte de la zona portuaria de Barranquilla y no de Santa Marta. El puerto de Barranquilla es en la actualidad el cuarto puerto más importante del país por volumen

de carga transportada, ya que los primeros lugares están ocupados por los puertos de Cartagena, Buenaventura y Santa Marta. Sin embargo, es el puerto multipropósito más importante de la región Caribe dado que el de Cartagena se ha especializado en el transporte de contenedores y el de Santa Marta en granel seco. La zona portuaria está conformada por puertos tanto públicos como privados.

La Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A. (SPRB) goza de una ubicación estratégica al estar localizada a 22 kilómetros de la desembocadura del río Magdalena, sobre el mar Caribe, en Bocas de Ceniza y por su cercanía a los grandes centros industriales de la ciudad. Este terminal multipropósito maneja los cuatro tipos de carga: granel (sólido y líquido), general y contenedores. Además, presta servicios de almacenaje y uso de instalaciones a agentes de Aduana, importadores, exportadores y agentes marítimos en general. Su muelle marítimo es de 1.058 metros lineales y cuenta con un calado de 30 pies (9 metros). Actualmente se adelanta la construcción de un muelle adicional de 200 metros de longitud, el cual apoyará las operaciones en el terminal. En 2012 movilizó 4.264.957 toneladas de carga, el más alto de la historia, siendo este el reflejo de las recientes inversiones y proyectos de optimización adelantados por la terminal marítima.

ZONA PORTUARIA DE BARRANCABERMEJA

El proyecto del Puerto Privado Internacional de Barrancabermeja de uso público fue desarrollado por la multinacional Impala Colombia y aspira mover más de 1.5 Millones de toneladas de carga seca y aproximadamente 3 millones de toneladas de carga líquida en la primera fase a partir de su entrada en funcionamiento. En el inicio de operación temprana en el año 2015 movilizó 1600 toneladas de carga líquida, capacidad de un convoy con seis barcasas, que equivale a lo transportado en 240 vagones de tren o 282 camiones de carga, esta obra le permitirá a Colombia optimizar la eficiencia, ahorrando considerablemente tiempo y dinero en la movilización de carga de los puertos marítimos del Caribe al interior del país, así como insertarse efectivamente en los mercados globales, diversificando su capacidad exportadora. El terminal portuario, cuenta con cinco sub terminales con capacidad para almacenar 30 mil toneladas de

graneles sólidos en sus dos silos horizontales, 720 mil barriles para hidrocarburos y 50 mil toneladas de carbón. Además, contará con dos depósitos, uno de 7.500m² y otro de 2.700m², para el manejo de contenedores y carga general, respectivamente.

Para desarrollar el proyecto, Impala le apostó a la de transformación del río Magdalena en una ruta altamente competitiva, para lo cual invirtió más de 900 millones de dólares en un sistema integrado de transporte multimodal que conecta, a lo largo de esta vía y con el terminal portuario, operaciones terrestres y fluviales. Todo esto mejora significativamente la capacidad de movilización de mercancías importadas hacia los centros de consumo y la competitividad exportadora de petróleo y carbón.

ZONA PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR

En el año de 1975, el Gobierno colombiano invitó a 17 firmas a participar en la licitación para la explotación de 32.000 hectáreas que actualmente componen el Cerrejón Zona Norte. Sólo cinco de estas compañías se presentaron y únicamente tres cumplieron con los requisitos: Intercor, filial de Exxon, fue la escogida.

En 1976 Carbones de Colombia S.A. (Carbocol) e Intercor, después de un concurso internacional, firmaron, en el mes de diciembre, un contrato de asociación por 33 años para desarrollar las reservas carboníferas de El Cerrejón Zona Norte. Este contrato contemplaba tres etapas: exploración (1977-1980), construcción (1981-1986) y producción (1986-2009). En enero de 1999 se firmó un acuerdo con el Estado colombiano para extender la última etapa por 25 años más, hasta 2034.

En el año 1983 el Gobierno Nacional otorgó en concesión a Carbocol unas zonas de playa y terrenos de bajamar en Bahía Portete y autorizó la construcción y operación de un puerto privado para la explotación y exportación del carbón y todos aquellos productos necesarios de infraestructura de los proyectos carboníferos. En noviembre se le da el nombre de Puerto Bolívar al más importante puerto carbonífero de América Latina que contaría con un canal dragado de cuatro km. de longitud, 19 m de profundidad y 225 m de ancho, con capacidad inicial para recibir barcos de hasta 180.000 t. de

peso muerto. Puerto Bolívar nace como puerto para satisfacer la necesidad logística del Cerrejón, convirtiéndose en el más importante puerto carbonífero de América Latina. Durante 1984 Se realiza el primer viaje de 150 km. del tren minero de trocha ancha, transportando 8.500 t. de carbón desde La Mina hasta Puerto Bolívar.

En 1985 se hace el primer embarque anticipado de carbón con 33.000 t, con destino a Dinamarca. El 26 de febrero de 1986, el buque Bulk Venturer transporta 23.000 t. de carbón, realizando el primer zarpe del muelle en Puerto Bolívar. Después de seis años, y con una inversión de 3.000 millones de dólares, se finalizó la etapa de construcción y montaje de las instalaciones e infraestructura de El Cerrejón Zona Norte que dio inicio a la operación de minería en gran escala.

Pese a que la zona portuaria está especializada en transporte de Carbón, algunas toneladas de carga en contenedores son movilizadas anualmente y contienen todos aquellos insumos necesarios para la operación de la Mina.

ZONA PORTUARIA DE SAN ANDRÉS

En 1953, el General Gustavo Rojas Pinilla declara al puerto como Puerto Libre de San Andrés y Providencia, Ley 127 que fue sancionada únicamente hasta el año 1959 y que se reafirmó y reestructuró en el año 2007. (<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-636457>).

Las importaciones solo pueden llevarse a cabo por personas isleñas, naturales o jurídicas, registradas debidamente ante la Cámara de Comercio y solo pagan un impuesto del 10% sobre el valor de las importaciones.

2. CARACTERIZACIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO EN COLOMBIA

El tráfico portuario a nivel nacional y regional contempla varios tipos de carga, dentro de los que se encuentran **los contenedores, el carbón a granel, granel líquido, granel sólido diferente de carbón y general**.

La evolución del tráfico portuario a nivel nacional entre enero de 2011 y agosto de 2016 representan un comportamiento regular con tendencia creciente a lo largo del periodo. Las exportaciones representan el 72% del tráfico portuario nacional, mientras que las Importaciones representan cerca del 18%, lo que indica que el comercio internacional (**exportaciones e importaciones**) mueven el 90% del tráfico portuario a nivel nacional, sin incluir la carga que es de tránsito internacional.

Analizando ahora el tráfico portuario nacional por tipo de carga, se observa que el **carbón a granel** es el principal tipo de carga que se moviliza en las zonas portuarias a nivel nacional durante los últimos 6 años, con más de 83 millones de toneladas en el año 2015. **El granel líquido** es el segundo tipo de carga que más se moviliza en las zonas portuarias, con una cantidad de 61, 051,849 toneladas durante el año 2015 y 13, 883,041 en lo que va corrido del año 2016 (a marzo).

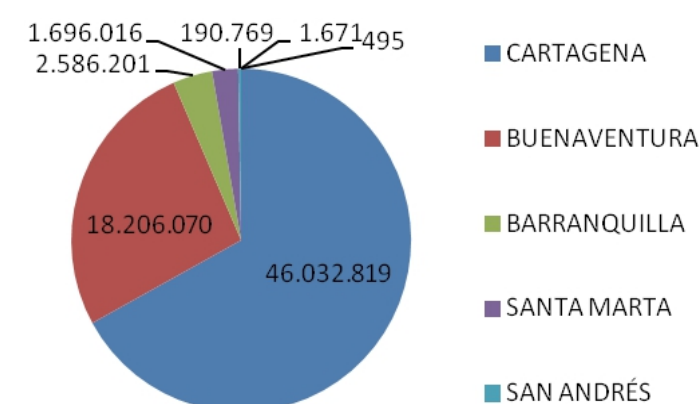
El tipo de carga contenedores representa aproximadamente cerca del 18% de toda la carga que mueven las zonas portuarias, con un total de **34, 792,465** toneladas.

ANÁLISIS DE CONCENTRACIÓN Y DOMINANCIA EN LOS MERCADOS DE CARGA DE CONTENEDORES EN PUERTOS DE COLOMBIA.

En esta sección se presentan los principales resultados del análisis de los niveles de concentración del mercado. Con el fin de facilitar el entendimiento de los mismos, se presentan en primer lugar algunas estadísticas descriptivas de la carga de contenedores en toneladas por cada una de las zonas portuarias identificadas en Colombia y por cada una de las Sociedades Portuarias presentes en el país, y los resultados

de algunos índices de concentración y dominancia del sector. En este punto es importante decir que de las 11 zonas portuarias existentes a 2015 en Colombia, solo 7 tienen movimiento de carga de contenedores. Estas siete zonas portuarias referidas en el presente análisis corresponden a Cartagena, Buenaventura, Barranquilla, Santa Marta, San Andrés, Barrancabermeja y Puerto Bolívar. Si bien es posible identificar otras zonas con actividad portuaria en el país, estas no tienen actividad de carga de contenedores en sus puertos. Posteriormente, se presentarán los mismos resultados para cada una de las zonas portuarias. Es necesario resaltar que, dadas las características necesarias para constituirse como sociedad portuaria en alguna zona del país, y por el tamaño de algunas de las zonas definidas, los mercados geográficos que se describirán a continuación contarán, por definición, con un pequeño número de empresas.

El número de toneladas de carga en contenedores que fue “transportada” en cada zona portuaria en 2014 y 2015, con sus respectivas participaciones en el total nacional. Como es posible ver en los Gráficos 1 y 2, la zona portuaria de Cartagena tiene más del 65% seguida por la de Buenaventura con 27%. Si bien las demás zonas portuarias tienen volúmenes positivos de carga, los mismos no superan el 8% del total en el país.



• Refrigerado

Unidad De Refrigeración O Gen-set, Generador. Actúa Como Un Refrigerador Móvil, Estos Requiere Una Temperatura Constante Bajo Cero, Utilizado Especialmente Para Carga Perecedera Como Frutas, Verduras Y Carnes.



Fuente: Internet
Revista Zona Logística – Edición 13-12-17

TIPOS DE NAVIERAS

En este punto se mencionan las Navieras más importantes que operan en LA SOCIEDAD PORTUARIA DE CARTAGENA, las cuales también llegan a los otros puertos de Colombia, pero en menor escala.

- Maersk (Gris)
- Mediterranean Shg Co (Amarillos)
- CMA CGM Group (Azul)
- Evergreen Line (Verde)
- COSCO Container L. (Azul O)
- Hapag-Lloyd (Naranja)
- Hanjin Shipping (Azul C)
- Mol (Verde O)
- Hamburg (Blancos, Rojos)

Revista Zona Logística – Edición 13-12-17

DESARROLLO DEL TEMA

Para el desarrollo del presente artículo, se toma como base la definición y clasificación de las zonas portuarias marítimas más importantes de Colombia las cuales tiene un manejo representativo de contenedores, su historia y manejo actual. Posteriormente se clasifican según el movimiento de entrada y salida de los mismos para determinar el porcentaje de actividad dentro del movimiento actual.

Se determinan los tipos de Contenedores de Carga y su volumen representativo en cuanto a capacidad de carga transportada y por último se mencionan las navieras que mayor participación tienen dentro del mercado de movilización de carga actualmente.

CONCLUSIONES

1. Se puede concluir que en la actualidad Colombia no posee la infraestructura necesaria en puertos para el manejo adecuado de altos volúmenes de Carga ni de Exportaciones como de Importaciones, frenando la salida y entrada de mercancías por poca movilidad y respuesta operativa y dejando de percibir altos ingresos por la poca credibilidad que se tiene en los mercados de competencia.
2. En la actualidad, se está fortaleciendo la actividad portuaria en la zona del Océano Atlántico, generando crecimiento fuerte en el Puerto de Cartagena ya que se ha realizado una inversión representativa en infraestructura y terrenos por parte de inversionistas privados.
3. El puerto colombiano hacia el Océano Pacífico – Buenaventura, ha sido olvidado con el tiempo y debido a manejos desafortunados de dineros no se ve la proyección necesaria ni el impulso de crecimiento que necesita Colombia hacia mercados directos de Asia.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Caribbean Shipping Association- CSA. (2011), “El Puerto más Confiable del Caribe”.
- Agencia Nacional de la Infraestructura. (2010). Riesgos. Portal Ministerio de Transporte Recuperado de: <http://www.ani.gov.co/CMS/index.jsp?option=net.comtor.cms.frontend.component.pagefactory.ContentComponentPageFactory&action=vie>.
- Alianza del Pacífico. (2012) Recuperado de: www.alianzapacifico.net.
- Competitividad Portuaria (2013, 19 de Julio). Rompiendo Paradigmas. Recuperado de: <http://marygerencia.com/tag/competitividadportuaria/page/2/>.

• Refrigerado

Unidad De Refrigeración O Gen-set, Generador. Actúa Como Un Refrigerador Móvil, Estos Requiere Una Temperatura Constante Bajo Cero, Utilizado Especialmente Para Carga Perecedera Como Frutas, Verduras Y Carnes.



Fuente: Internet
Revista Zona Logística – Edición 13-12-17

TIPOS DE NAVIERAS

En este punto se mencionan las Navieras más importantes que operan en LA SOCIEDAD PORTUARIA DE CARTAGENA, las cuales también llegan a los otros puertos de Colombia, pero en menor escala.

- Maersk (Gris)
- Mediterranean Shg Co (Amarillos)
- CMA CGM Group (Azul)
- Evergreen Line (Verde)
- COSCO Container L. (Azul O)
- Hapag-Lloyd (Naranja)
- Hanjin Shipping (Azul C)
- Mol (Verde O)
- Hamburg (Blancos, Rojos)

Revista Zona Logística – Edición 13-12-17

DESARROLLO DEL TEMA

Para el desarrollo del presente artículo, se toma como base la definición y clasificación de las zonas portuarias marítimas más importantes de Colombia las cuales tiene un manejo representativo de contenedores, su historia y manejo actual. Posteriormente se clasifican según el movimiento de entrada y salida de los mismos para determinar el porcentaje de actividad dentro del movimiento actual.

Se determinan los tipos de Contenedores de Carga y su volumen representativo en cuanto a capacidad de carga transportada y por último se mencionan las navieras que mayor participación tienen dentro del mercado de movilización de carga actualmente.

CONCLUSIONES

1. Se puede concluir que en la actualidad Colombia no posee la infraestructura necesaria en puertos para el manejo adecuado de altos volúmenes de Carga ni de Exportaciones como de Importaciones, frenando la salida y entrada de mercancías por poca movilidad y respuesta operativa y dejando de percibir altos ingresos por la poca credibilidad que se tiene en los mercados de competencia.
2. En la actualidad, se está fortaleciendo la actividad portuaria en la zona del Océano Atlántico, generando crecimiento fuerte en el Puerto de Cartagena ya que se ha realizado una inversión representativa en infraestructura y terrenos por parte de inversionistas privados.
3. El puerto colombiano hacia el Océano Pacífico – Buenaventura, ha sido olvidado con el tiempo y debido a manejos desafortunados de dineros no se ve la proyección necesaria ni el impulso de crecimiento que necesita Colombia hacia mercados directos de Asia.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Caribbean Shipping Association- CSA. (2011), “El Puerto más Confiable del Caribe”.
- Agencia Nacional de la Infraestructura. (2010). Riesgos. Portal Ministerio de Transporte Recuperado de: <http://www.ani.gov.co/CMS/index.jsp?option=net.comtor.cms.frontend.component.pagefactory.ContentComponentPageFactory&action=vie>.
- Alianza del Pacífico. (2012) Recuperado de: www.alianzapacifico.net.
- Competitividad Portuaria (2013, 19 de Julio). Rompiendo Paradigmas. Recuperado de: <http://marygerencia.com/tag/competitividadportuaria/page/2/>.

OPERACIONES DE COMERCIO DIGITAL

R.C 44200 – C.SNIES 107434



3RA EDICIÓN

QUIENES DEFIENDEN LOS DERECHOS A LA SALUD EN EL TRABAJO

Mario Alexander Sanchez Torres

RESUMEN

Todas las empresa están en la obligación de incorporar el sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo (SG-SST), para lo cual algunas de estas hasta el momento no las han implementado, y si las han implementado no las llevan a cabo, por este motivo muchos trabajadores se encuentran con problemas de salud laboral, dejando a estos trabajadores a la deriva, en algunos casos la falta de conocimiento por parte de los empleados hace más difícil la situación, o el simple hecho de perder el puesto de trabajo los condiciona a no dar aviso a sus superiores y dejan a un lado su calidad de vida agravando su salud.

ABSTRACT

All companies are obliged to incorporate the Occupational Health and Safety Management System (SG-SST), for which some of them have not yet implemented them, and if they have implemented them, they do not carry them out. , For this reason many workers are faced with occupational health problems, leaving these workers adrift, in some cases the lack of knowledge on the part of employees makes the situation more difficult, or the simple fact of losing the job it conditions them not to give notice to their superiors and leave aside their quality of life aggravating their health.

INTRODUCCIÓN

Los problemas de salud en el trabajo es uno de los factores con mayor relevancia en el ambiente laboral, por tal motivo es importante que los empleadores tomen cartas en el asunto, ya que los empleados que sufren estos tipos de problemas repercuten en su productividad, en algunos casos los empleadores y las empresas aseguradoras son del mismo dueño, y no llegan a resolver los problemas de salud provocados por los movimientos repetitivos que realizan los trabajadores en sus puestos de trabajo, argumentando que es resultado de actividades diferentes que realizan por ejemplo en los quehaceres de la casa y por tal motivo se convierten en una enfermedad común, dilatando cada vez el proceso de calificación por parte de las entidades del Estado que se encargan de analizar estos procesos y dar un dictamen sobre si es una enfermedad Laboral o si es una enfermedad Común.

La Organización Internacional de Trabajo (**OIT**) es un organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa de los asuntos relativos al trabajo y las relaciones laborales. Fue fundada el 11 de abril de 1919, en virtud del Tratado de Versalles. Su Constitución, sancionada en 1919, se complementa con la Declaración de Filadelfia de 1944.

La OIT tiene un gobierno tripartito, integrado por los representantes de los gobiernos, de los sindicatos y de los empleadores. Su órgano supremo es la Conferencia Internacional del Trabajo, que se reúne anualmente en junio. Su órgano ejecutivo es el Consejo de Administración, que se reúne cuatrimestralmente en Ginebra. Toma decisiones sobre políticas de la OIT y establece el programa y presupuesto que posteriormente son presentados a la Conferencia para su aprobación. También elige al Director General. En 2012 fue elegido para el cargo el británico Guy Ryder. La sede central se encuentra en Ginebra (Suiza). La Organización Internacional del Trabajo fue fundada en 1919. Las negociaciones tuvieron la particularidad de ser realizadas entre los gobiernos, los sindicatos y las organizaciones de empleadores, quienes tomaron como base la Asociación Internacional para la Protección Legal de los Trabajadores que había sido fundada en Basilea en 1901 para establecer la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, adoptada por la Conferencia de Paz de París e incluida en la sección XIII del Tratado de Versalles situado en Francia.

Esta es una instancia a la cual los trabajadores pueden optar para ser escuchados y dar a conocer todos los problemas que llevan a cuestras, este organismo está compuesto tanto por trabajadores como empleadores y en estos espacios este Organismo Internacional dan recomendaciones para que los empresarios tomen cartas en el asunto y realicen los correctivos necesarios, que por lo general los llevan a cabo.

El ministerio de trabajo es otro organismo del Estado a la cual los trabajadores pueden acudir para que el empleador resuelva los inconvenientes que se puedan presentar en el puesto de trabajo con relación a su ambiente laboral, El **Ministerio de Trabajo de la República de Colombia** (Mintrabajo) hace parte de las carteras ministeriales del poder ejecutivo de Colombia. Como cabeza del sector administrativo del trabajo ya para desarrollar, su principal objetivo es la formulación y adopción de las políticas, planes generales, proyectos y programas en materia de trabajo a nivel nacional.

La misión y visión del Ministerio es formular, adoptar y orientar la política pública en materia laboral que contribuya a mejorar la calidad de vida de los colombianos, para garantizar el derecho al trabajo decente, mediante la identificación e implementación de estrategias de generación y formalización del empleo; respeto a los derechos fundamentales del trabajo y la promoción del diálogo social y el aseguramiento para la vejez.

Las ARL son las entidades encargadas de la afiliación y administración del Sistema General de Riesgos Laborales, entre sus funciones podemos encontrar:

- Recaudar los aportes que realizan las empresas por sus trabajadores.
- Brindar asesoramiento en la ejecución de los programas de prevención que se realizarán en la empresa.
- Prestar atención médica y de rehabilitación a los trabajadores que sufran accidentes o se enfermen por causas propias de su trabajo.
- Realizar el pago correspondiente de las prestaciones económicas como incapacidades, pensiones por invalidez y de sobrevivientes que se puedan generar producto de accidentes o enfermedades laborales.

METODOLOGÍA

Para el presente trabajo se presenta una metodología de carácter cualitativo basado en variadas la experiencia y el conocimiento que permiten identificar el grado de reconocimiento de la presencia o falta de diversos factores organizacionales que afectan el comportamiento de los trabajadores en relación al ambiente laboral como consecuencia de la no aplicación de la normatividad establecida para mitigar estos factores que influyen en la productividad de las organizaciones.

DESARROLLO DEL TEMA

El Comité paritario en seguridad y salud en el trabajo (COPASST), antiguamente llamado Comité paritario de salud Ocupacional (COPASO), al cual le fue modificado su nombre mediante el decreto 1443 de 2014 subderogado por el Decreto 1072 de 2015 por medio del cual se dictaron las disposiciones para la implantación del sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo (SG-SST).

El Comité Paritario de Salud Ocupacional es el organismo encargado de vigilar y promocionar las normas, reglamentos y demás disposiciones que tengan que ver con la Salud Ocupacional y Seguridad dentro de la empresa. Su principal finalidad es buscar la reducción En cuanto a su integración del COPASST, el empleador debe nombrar sus representantes y Los trabajadores, elegir los suyos mediante votación libre, esto aplica para un periodo de 2 años con la posibilidad de reelección. El Vigía de salud y seguridad en el trabajo es elegido por el empleador, no requiere proceso de votación.

El COPASST debe reunirse por lo menos una vez al mes dentro de las instalaciones de la empresa en horario laboral y mantener un archivo de las actas de reunión con los soportes de la gestión realizada. La empresa debe proporcionar a los integrantes mínimo 4 horas semanales dentro de la jornada de trabajo las cuales son destinadas al funcionamiento del comité.

Las ARL son fundamentales en la gestión de los COPASST, pues por ley deben brindarles la asesoría y capacitación necesaria para el logro de las metas propuestas y al trabajar en equipo sin duda alguna pueden conducir a la práctica de hábitos seguros en la actividad laboral, así como prevención de accidentes y enfermedades laborales, sobre costos por reemplazos de incapacidades o por disminución de la productividad, al fin y al cabo ambos se interesan por las condiciones de salud ocupacional al interior de la empresa.

De acuerdo a lo mencionado aunque los COPASST en el decreto 1443 de 2014 se les oficializa su cambio de nombre, estos continúan teniendo una gran responsabilidad al interior de las organizaciones en cuanto a la vigilancia y la promoción de actividades de seguridad y salud, de ahí que quienes los integren no solo deben estar totalmente comprometidos con el bienestar de sus compañeros si no con la empresa, pues alguna omisión puede ocasionar cuantiosas sanciones.

Los riesgos que se puedan presentar durante las actividades realizadas dentro de la empresa, además promulgar y sustentar prácticas saludables, motivar a los trabajadores en adquisición de hábitos seguros.



Fuente: Internet

En cuanto a su constitución, el Comité Paritario de Seguridad y salud en el trabajo estará conformado por un número igual de representantes del empleador como de los trabajadores (motivo por el cual se llama paritario) y el número de personas que lo conformarán dependerá de forma directa con el número de trabajadores que se encuentren a cargo del empleador (artículo 2 de la Resolución 2013 de 1986).

RESULTADOS

Como resultado de ésta investigación es que los trabajadores se deben organizar para luchar por sus derechos y que no se vulneren, que hagan participe de estos espacios como son los Comités Paritarios de Seguridad y Salud en el trabajo (COPASS), que el ministerio de trabajo sea un veedor imparcial, que los casos que se presentan al interior de las empresas sobre problemas de salud sean tomados en serio por el empleador y sean llevados a las Administradora de Riesgos Laborales (ARL) y que estos participen en estos comités y sean evaluados y llevados a las entidades del Estado que las regulan como la Junta Regional de calificación y la Junta Nacional de Calificación que los trabajadores lleguen a las ultimas instancias para qué el SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO se aplique ya que es importante para el desarrollo de las actividades laborales diarias de los trabajadores en todas las organizaciones, pues constituye un factor importante en la prevención de posibles riesgos y peligros a los que pueda estar expuesto el trabajador y que esto influya en el procedimiento y resultado propios de sus funciones.

Presentar un informe a la Organización Internacional del Trabajo (OIT), como trabajadores organizados en las cumbres que este organismo realiza anualmente, dicho informe debe llevar las pruebas necesarias las cuales dan origen a la problemática que se presenta a diario a las trabajadores con relación a la falta de responsabilidad de algunos empleadores con la seguridad y salud en el trabajo.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Decreto 1443 de 2014
- Decreto 1072 de 2015, Ministerio de Trabajo. República de Colombia.
- Código Sustantivo de Trabajo
- Resolución 1111 de 2017, Ministerio de Trabajo. República de Colombia.

¿ESTÉTICA Y COSMETOLOGÍA PARA HOMBRES?

Carlos Fernando Ospina Mejía

RESUMEN

Mucho se ha discutido a cerca de los conceptos que suelen tener las personas con relación al cuidado personal.

Si bien la asepsia personal corresponde a protocolos de atención al cuerpo humano en toda su expresión, no necesariamente deben ser pensados y usados por y para mujeres.

Vivimos en un país culturalmente “Machista” en donde las personas están acostumbradas a no prestar atención en los cuidados que los hombres también debemos atender por temor a la crítica y que son de vital importancia para nuestra salud corporal, mental, espiritual.

Afortunadamente estos conceptos han venido cambiando con la evolución del tiempo, el autocuidado, el interés por verse y sentirse mejor, técnicas, productos, aparatologías, diseños en corte y color de cabello (buscando el correspondiente visajismo), vestuario, texturas, colores, fragancias, calzado, lugares que ayudan a estar en forma, alimentación, maquillaje y demás.

Hoy en día es muy común y agradable ver que también los hombres podemos visitar un centro de Estética y Cosmetología usando cada una de las técnicas prestadas allí, sin ser estigmatizados o poner en duda nuestra hombría.

¡Felicitaciones al tiempo moderno en donde nuestros pensamientos, criterios, expectativas, salud, presentación, compromiso con nosotros mismos, hacen vernos y sentirnos mejor!

ABSTRACT

Much has been discussed about the concepts that people usually have in relation to personal care. Although personal asepsis corresponds to protocols of attention to the human body in all its expression, they should not necessarily be thought about and used by and for women.

We live in a culturally “macho” country where people are accustomed to not paying attention to the care that men should also take care of for fear of criticism and that are of vital importance for our bodily, mental, spiritual health.

Fortunately, these concepts have been changing with the evolution of time, self-care, interest in seeing and feeling better, techniques, products, appliances, haircut and color designs (looking for the corresponding makeup), clothing, textures, colors, fragrances, footwear, places that help to be in shape, food, makeup and others.

Nowadays it is very common and pleasant to see that also men can visit a center of Aesthetics and Cosmetology using each of the techniques borrowed there, without being stigmatized or questioning our manhood.

Congratulations to the modern time where our thoughts, criteria, expectations, health, presentation, commitment to ourselves, make us look and feel better!

INTRODUCCIÓN

Se escogió este tema porque es de vital importancia no relegar al hombre como el proveedor universal, (mucho menos por estos tiempos en que los derechos de igualdad son los mismos para ambos géneros), sin tener en cuenta que los hombres también tenemos puntos de vista, sentimientos, necesidades propias, ocupaciones similares, expectativas, planes y proyectos, necesidad de vernos y sentirnos bien, entre muchas otras.

No deberían existir diferencias de géneros, mucho menos críticas y estigmas entre los mismos. Vivimos en un país culturalmente “Machista” en donde las personas están acostumbradas a no prestar atención en los cuidados que los hombres también debemos atender por temor a la crítica y que son de vital importancia para nuestra salud corporal, mental, espiritual.

Afortunadamente estos conceptos han venido cambiando con la evolución del tiempo, el autocuidado, el interés por verse y sentirse mejor, técnicas, productos, aparatologías, diseños en corte y color de cabello (buscando el correspondiente visajismo), vestuario, texturas, colores, fragancias, calzado, lugares que ayudan a estar en forma, alimentación, maquillaje y demás.

Hoy en día es muy común y agradable ver que también los hombres podemos visitar un centro de Estética y Cosmetología usando cada una de las técnicas prestadas allí, sin ser estigmatizados o

poner en duda nuestra hombría.

Los hombres no son tan osados, para realizarse una cirugía, y logran desafiar el concepto de metrosexualidad, acercándose cada vez más a los tratamientos de cuidado corporal, que eran exclusivos de las mujeres.

Hace 50 o 60 años, era impensable que un hombre se aplicara antes de dormir una crema en el rostro, para reducir o prevenir líneas de expresión. Cualquiera que decidiera recomendarle a otro hombre una mascarilla, para prevenir, envejecimiento o resequedad en la piel, dejaba en tela de juicio su masculinidad.

Pero quienes tuvimos la posibilidad de haber vivido en el milenio pasado, acudimos sorprendidos en el siglo XXI al nacimiento de una serie de términos que redefinen el concepto de masculinidad, conceptos que flexibilizan los linderos que delimitan el hecho de ser hombre y su relación con la apariencia.

METODOLOGÍA



La tecnología estética ha sido planteada y diseñada especialmente para el género femenino, cada vez son más los hombres que solicitan de esta tecnología, para mejorar su apariencia facial y corporal.

Una de ellas es la depilación láser, reducción abdominal, implantes de pelo, atenuar cicatrices, rejuvenecimiento facial, son tratamientos muy solicitados por los hombres, ya que son efectivos, y no necesitan del cuidado y recuperación y no requieren los mismos cuidados y recuperación de los procedimientos quirúrgicos.

Fuente: Internet

Según la doctora Luz Marina Rodríguez, especialista en medicina estética, “a ellos no les agrada tanto la idea de entrar al quirófano. Por eso buscan bajar de medidas mediante aparatología, como la ultra cavitación y drenajes manuales, pues le temen al dolor”.

- La ultra cavitación es una terapia ultrasónica que genera micro burbujas en el tejido graso, las cuales implosionan sin dañar la circulación, haciendo que se libere la grasa.

- Los drenajes manuales activan el desagüe del líquido acumulado en los tejidos y de la linfa a través de los vasos linfáticos, lo que evita lesiones estéticas como la celulitis. Además, el drenaje moviliza sustancias orgánicas, toxinas, agua, sales y grasas que deben expulsarse del organismo para su adecuado funcionamiento, mejorando la apariencia.



Fuente: Internet

DESARROLLO DEL TEMA

La depilación láser es la mejor opción de aquellos hombres que sufren de irritación en la piel, y acné, después de afeitarse, después de pocas sesiones ya no tienen que afeitarse tan seguido, la barba disminuye bastante, y la irritación en cara y cuello desaparece notablemente.

El entorno laboral y social ha hecho que los hombres pierdan la timidez, y ganen más seguridad y confianza, en los tratamientos estéticos.

A comparación de los años anteriores ha aumentado el porcentaje de hombres que buscan tratamientos estéticos, cada día hay más valoraciones masculinas, porque quieren estar mejor presentados en sus citas laborales y comerciales, además que la misma sociedad lo exige, un aspecto físico agradable y saludable.

“el hombre actual vive más años y es consciente de que una apariencia fresca es sinónimo de vitalidad”. Según el doctor Boris Henríquez, cirujano plástico.

Debido a estos factores buscan preservar la lozanía y cada vez buscan más tratamientos rejuvenecedores de su expresión facial.

De ahí que el uso de la toxina botulínica se haya hecho popular entre los hombres. Generalmente, este procedimiento toma alrededor de 10 minutos, lo cual les permite a los pacientes programar citas durante el horario del almuerzo.

El período de recuperación es casi inexistente y por no ser un procedimiento que requiere de intervención quirúrgica, es uno de los tratamientos estéticos disponibles más seguros y efectivos para la renovación facial.

El doctor Henríquez afirma que “las tendencias modernas en el aspecto estético han logrado romper esa barrera que frenaba la vanidad masculina; ahora los hombres se interesan mucho más por su aspecto. Ya quedó atrás el concepto de que la belleza y el cuidado sólo eran para las mujeres”.

Los hombres son más pragmáticos con sus cuidados diarios. Para ellos es imprescindible que las cremas y productos cosméticos que vayan a utilizar sean rápidos en su absorción, invisibles y sencillos. La comodidad en el uso de los productos es esencial, puesto que la mayoría no destina mucho tiempo a estos rituales de belleza masculina.

RESULTADOS

Mente abierta, posibilidad de verse y sentirse mejor, física, emocionalmente, productivamente, igualdad de condiciones, sacar el mejor partido en cuanto a presentación personal, colores, texturas, diseños, aromas, cortes de cabello, plataformas de color, visagismo, educación en plan de alimentación, resetear la mente y las costumbres obsoletas, gimnasio, practicas saludables de mejoramiento personal, salir de el encasillamiento de protocolos de color “exclusivo para hombres”.

CONCLUSIONES

Siglo XXI, sinónimo de ¡Libertad con responsabilidad!

Hoy en día es muy común que los Hombres Accedamos a un Spa para realizarnos Protocolos Faciales y Corporales básicos sin limitaciones, mientras contemplamos más profundamente la posibilidad de practicarnos procedimientos quirúrgicos estéticos.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- <http://germainegoyamadrid.com/categoriahombres/>
- www.eluniversal.com.co ›
- <https://www.euroresidentes.com> ›

“Y TÚ QUE OYES, ¿SABES COMUNICARTE?”

Reflexión de la investigación dada en el semillero del programa de Arte Gráfico y Publicitario “La fotografía como instrumento de experiencia visual en personas sordas”

Johanna Lizbeth Martínez, David Orlando Parra

Vivimos en una sociedad de mayorías, donde priman los intereses de la población dominante, según las estadísticas de INSOR, en Colombia, el 1% de la población tiene una limitación auditiva; a nivel global se ha establecido una lengua de señas que permite establecer una comunicación entre oyentes y no oyentes, sin embargo ¿cuantos oyentes dominan este método de comunicación? realmente la cifra es inferior al 2% lo que es altamente preocupante, ya que hoy en día hablamos de políticas de inclusión, pero ¿Cómo podríamos ser una sociedad incluyente cuando menos del 3% de la población Colombiana puede entablar una comunicación que incluya a ese 1% de no oyentes? Claro la mayoría son oyentes, es por ellos que la televisión viene hablada y rara vez trae un recuadro con alguien haciendo señas para los no oyentes; ante esta problemática, las políticas de los gobiernos, han venido implementando mecanismos que reduzcan la marginalidad, para ello, la mayoría de contenidos ofrecen contenidos con closed caption (subtítulos cerrados), son textos que brindan información interpretativa y/o adicional, intentando transmitir de la manera más fiel y asertiva los sonidos que se registran en el audiovisual, sin embargo, aunque sea una medida que ayuda a incluir a una población minoritaria, no es la solución para una sociedad incluyente.

Históricamente no es posible establecer, de una manera asertiva, desde cuando se empezó a emplear este sistema como herramienta de comunicación, sin embargo, según los rastros que han perdurado en la historia como las pinturas rupestre en las paredes, tumbas, fósiles humanos, muestran que la humanidad en un intento por suplir

la necesidad de comunicarse, no solo empleo los pictogramas, pues justamente, en éstas pinturas, se representan las figuras humanas haciendo señas con otros humanos. Por otra parte sí hacemos una retrospectiva, los bebés acuden a gestos, señas y algunos sonidos para manifestar una necesidad (hambre, dolor, fastidio, etc.). Es por ello que según los estudios la humanidad acudió al lenguaje de señas para poder comunicarse, no se sabe exactamente en qué momento se pasó de sonidos que imitaban una realidad a fonemas estructurados y más elaborados, cargados de significado, pero lo que si es cierto, es que hoy en día los oyentes, hemos nacido con la capacidad de oír y así mismo, esto ha facilitado nuestro proceso a la hora de comunicarnos.

A raíz de lo anterior, nace una pregunta clave para crecer como sociedad, ¿Que tan bien nos comunicamos? Antes de intentar responder ésta pregunta, es necesario hablar sobre los elementos que influyen en la comunicación como:

Emisor: Entendiendo que es el rol que ejerce un sujeto que se encarga de transmitir un mensaje a otro sujeto y así mismo, está en la capacidad de cambiar al rol de receptor.

Receptor: El rol que ejerce un individuo, cuando se dispone a recibir un mensaje enviado por el emisor, al igual que el emisor, el receptor está en la capacidad de cambiar de rol, en este caso a emisor.

Mensaje: Dícese que es una idea codificada que transmite el emisor y que debe ser recibida

por el receptor, este mensaje esta codificado y claramente tiene una intensidad.

Código: Es un conjunto de elementos que poseen una carga significativa dentro de una comunidad o sociedad. Esta codificación puede ser sonora, visual, o kinésica.

Canal: Es el medio por el cual se transmite la información, éste va acorde a la codificación que se emplee.

Contexto: Es el entorno, la situación en cual se desarrolla el proceso comunicativo.

Y con lo anterior empiezan otros factores a influenciar, factores propios de la semiótica, como lo son el referente, el signo, el significado y el significante, entendiendo que el referente es el objeto en sí, el signo la representación visual que contiene los rasgos característicos del referente y tiene como objetivo no dejar cabida a la ambigüedad o a otra significación. El significado, como bien se puede asumir, corresponde a aquellos aspectos cualitativos, como ítems técnicos, funcionales, estructurales, históricos, etc. que hacen parte del referente y finalmente el significante es el nombre que se le ha otorgado al referente, la palabra que lo denominará y generará una representación visual en la mente de quienes escuchamos determinada palabra.

Por otra parte, con el estudio de varios semiólogos como Pierce o Saussure, se establece que el signo, tiene unas tipologías y entender estas, es indispensables a la hora de comunicar. Pues bien, el Signo entendido como la representación visual de un referente, los individuos pueden llegar a realizar esta representación de diferentes maneras, una de ellas es la Simbólica, esta hace alusión a una representación visual codificada, un ejemplo a éstas, son las palabras escritas,

los logos de las marcas o elementos visuales que tienen una carga significativa mediada por la sociedad. el Icono, entiéndase, como el elemento pictórico que representa el elemento captando los elementos más representativos de éste para evitar cualquier tipo de equivocación, dentro de ésta categoría entra el dibujo, la fotografía, el retrato, etc. el índice va a ser un elemento que va a indicar un suceso, actividad o un acontecimiento y finalmente la Señal es la suma de símbolos, iconos e índices, se usan usualmente para indicar (ubicaciones, información, prohibiciones, advertencias); somos una sociedad que se comunica por medio de símbolos, y así mismo, los no oyentes.

Sin embargo la comunicación entre oyentes, sin importar la lengua, y no oyentes se dificulta por causa a la falta de conocimiento sobre la significación de las señas que se emplean.

Con las políticas gubernamentales que hablan de inclusión, todos los organismos que presten atención y servicio al cliente, están obligadas a capacitarse para cumplir con éstas políticas incluyentes.

El lenguaje de señas es más asertivo ya que no cuenta con sinónimos, lo que lo hace más concreto disminuyendo las probabilidades para generar malos entendidos o los famosos teléfonos rotos” que se suelen ocurrir en el proceso comunicativo hablado.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Inicio Blog Beltone. (2017). Sordos y oyentes: El lenguaje de señas - Inicio Blog Beltone. [online] Available at: <http://blog.beltone.es/sordos-y-oyentes-el-lenguaje-de-senas/> [Accessed 7 Feb. 2018].
- Es.wikipedia.org. (2018). Subtítulos cerrados. [online] Available at: https://es.wikipedia.org/wiki/Subt%C3%ADtulos_cerrados [Accessed 15 May 2018].
- García Benavides, I. (2004). Cultura Sorda. [online] Cultura Sorda. Available at: <http://www.cultura-sorda.org/la-linguistica-en-el-lenguaje-de-senas/> [Accessed 15 Jan. 2018].

LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN

Línea de investigación institucional: El emprendimiento como motor de la creación de empleos y de la actividad empresarial.

Línea de investigación del Programa de Contabilidad Financiera: La contabilidad financiera y su papel como herramienta en la actividad de las organizaciones.

Línea de investigación del Programa de Arte Gráfico y Publicitario: Arte gráfico responsable con el desarrollo, la innovación, la gestión social y ambiental a través de la práctica de conceptos y la aplicación de técnicas.

Línea de Investigación del área de la estética y la salud: Los aportes de las ciencias de la salud al mejoramiento de las condiciones de vida del ser humano en el siglo XXI.

Línea de investigación del área administrativa: Desarrollo y aportes del campo administrativo en la vida de las organizaciones.

SEMILLEROS DE INVESTIGACIÓN

Semillero “Desarrollo de la Contabilidad y las finanzas en el campo empresarial” **Contabilidad Financiera.**

Semillero “Comunicación y Emprendimiento” **Arte Gráfico y Publicitario.**

Semillero “Técnicas de Estética y Cosmetología y su aporte a la innovación” **Estética y Cosmetología.**

Semillero “Atención primaria y promoción en salud” **Servicios Administrativos en Salud.**

RECEPCIÓN DE LOS ARTÍCULOS

Los artículos deben ser enviados al comité editorial de ICC revista institucional de investigación e internacionalización de la corporación de educación superior Suramérica.

Debe entregarse el escrito original de cada artículo en forma impresa y en CD-ROM o DVD que contenga el artículo en formato editable, acompañado de una carta que deberá firmar el o los autores donde certifiquen que el artículo es inédito y que se presenta exclusivamente para esta revista. SEDE SUBA Calle 136 Bis # 103D - 10 - tercer piso, Bogotá, Colombia.

El comité editorial confirmará el recibido del material al correo electrónico de el o los autores y se iniciará el proceso de arbitraje; todos los artículos serán revisados por el comité científico donde se evaluará la calidad del trabajo y su aporte a la comunidad mercedista.

El resultado de esta revisión se notificará a los 10 días desde la recepción del material, y se citará a el o los autores para que firmen el formato de autorización que da derecho a la revista a publicar el artículo, sin ninguna compensación económica o cualquier otro compromiso; en caso de ser rechazado se dará una retroalimentación del porque el material no cumple con los parámetros para ser publicado.

NORMAS PARA LA PRESENTACIÓN DE ARTÍCULOS

Los interesados en publicar sus artículos en ICC revista institucional de investigación e internacionalización de la corporación de educación superior Suramérica deberán tener en cuenta los siguientes parámetros:

El texto deberá tener una extensión de 8 a 10 páginas máximo escritas en fuente Times New Roman de 12 puntos, a doble espacio y a una columna en tamaño carta, se recomienda que sean escritos en tercera persona.

Primera Página

- Título del artículo 12 palabras como máximo.
- Nombre del o los autores acompañado de los siguientes datos bibliográficos básicos en el pie de página Afiliación institucional, teléfono, profesión, correo electrónico.
- Resumen en español, máximo 120 palabras, escrito en un solo párrafo, en el que se explique el propósito y el alcance del artículo.
- Mínimo 3 máximo 9 palabras claves.
- Traducción exacta al idioma inglés de los textos de resumen y de las palabras claves (Abstract y Keywords).

ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO

El artículo debe contener los siguientes secciones:

Introducción: Informe al lector de manera precisa las motivaciones del estudio, la justificación, el problema de investigación, el objetivo y los antecedentes y especifique los términos y nomenclaturas que usa en el artículo.

Desarrollo del tema: Los artículos de investigación deben incluir metodología, resultados y discusión. En todos los subtítulos se debe incluir numeración arábica con texto en negrilla.

Conclusiones: Emita juicios, de manera objetiva, sobre el nivel de logro y aportes del artículo.

Referencias bibliográficas: Relacione únicamente la referida en el texto. Es importante que de cada libro se comente para qué servirá en el artículo, esto quiere decir, que se escriba brevemente qué papel jugará en el artículo.

Tablas: Tituladas en la parte superior, con números arábigos de acuerdo con la secuencia del texto y con un encabezado breve y descriptivo sin utilizar negrillas. La información contenida en las tablas no debe repetirse en las figuras; las abreviaturas de unidades de medida deben escribirse entre paréntesis.

Figuras: Las figuras (dibujos, mapas, fotografías) deben tener un tamaño máximo de 14 x 5 cms y ser enviadas en archivos independientes, en formato digital como tiff, bmp, jpg o gif, con una resolución mínima de 300dpi. Deben numerarse en la parte inferior con arábigos de acuerdo con su aparición en el texto e incluir descripción breve y clara.



CORPORACIÓN DE EDUCACIÓN SUPERIOR
SURAMERICA