LA ZONA FRANCA DEL PACÍFICO COMO DISPOSITIVO FUNCIONAL DE LA GLOBALIZACIÓN: HACIA LA EMERGENCIA DEL NUEVO TERRITORIO METROPOLITANO

ANDRÉS FELIPE RAMÍREZ MORENO

UNIVERSIDAD DEL VALLE

FACULTAD DE HUMANIDADES

DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA

SANTIAGO DE CALI

2023

LA ZONA FRANCA DEL PACÍFICO COMO DISPOSITIVO FUNCIONAL DE LA GLOBALIZACIÓN: HACIA LA EMERGENCIA DEL NUEVO TERRITORIO METROPOLITANO

ANDRÉS FELIPE RAMÍREZ MORENO

Trabajo de grado para optar por el título de Geógrafo

DIRECTOR:

PEDRO MARTÍN MARTÍNEZ TORO, PhD.

UNIVERSIDAD DEL VALLE

FACULTAD DE HUMANIDADES

DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA

SANTIAGO DE CALI

2023

Nota de aceptación:

_____

_____

_____

_____

_____

_____

Director del trabajo de grado

_____

Jurado

_____

Jurado

Santiago de Cali, _____ de 2023

TABLA DE CONTENIDO

pág.

CAPÍTULO I: ASPECTOS GENERALES DE LA INVESTIGACIÓN 1

1.1. INTRODUCCIÓN 1

1.2. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN 3

1.3. JUSTIFICACIÓN 8

1.4. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN 9

1.4.1. Objetivo general 9

1.4.2. Objetivos específicos 9

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO DE LA INVESTIGACIÓN 10

2.1. PERSPECTIVA TEÓRICA DEL TRABAJO DE GRADO: ¿CUÁLES SON LAS BASES EPISTEMOLÓGICAS DE LAS CIENCIAS EMPIRÍCO-ANALÍTICAS? 10

2.2. LAS CORRIENTES NEOPOSITIVISTAS EN LA DISCIPLINA GEOGRÁFICA 12

2.2.1. La geografía, ¿una ciencia excepcional? 13

2.2.2. El nuevo lenguaje científico de la disciplina geográfica 16

2.2.3. Los conceptos de región y territorio en el nuevo discurso geográfico 27

2.3. SOBRE EL ENFOQUE DISCIPLINAR DE LA INVESTIGACIÓN 35

2.4. SOBRE LA TEORÍA DE LA COMPETITIVIDAD Y SU DIMENSIÓN TERRITORIAL 39

CAPÍTULO III: MARCO CONCEPTUAL DE LA INVESTIGACIÓN 46

3.1. HACIA UNA DEFINICIÓN DE LA GLOBALIZACIÓN 46

3.1.1. ¿Qué se entiende por *globalización*? 46

3.1.2. Sobre los vectores objetivos de la globalización 47

3.1.3. Los dispositivos de la globalización: una nueva forma de articulación entre lo local y lo global 56

3.2. LA INFLUENCIA DE LA GLOBALIZACIÓN EN LA METROPOLIZACIÓN 58

3.2.1. La metropolización producto de la industrialización 59

3.2.2. La metápolis, una estructura reticular de nodos y flujos transnacionales 64

CAPÍTULO IV: DISEÑO METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN 75

4.1. PRIMERA FASE: CARACTERIZACIÓN DE LOS LINEAMIENTOS NORMATIVOS QUE HAN PERMITIDO LA INSERCIÓN GLOBAL DE LA ECONOMÍA COLOMBIANA 75

4.2. SEGUNDA FASE: CONFIGURACIÓN DEL ARCHIPIÉLAGO METROPOLITANO EN EL MUNICIPIO DE PALMIRA ENTRE LOS AÑOS 1990 Y 2021 78

4.2.1. Primer subproceso: revisión y caracterización de los antecedentes históricos del proceso de formación del archipiélago metropolitano en el municipio de Palmira 79

4.2.2. Segundo subproceso: caracterización de los patrones morfológicos y funcionales del archipiélago metropolitano del municipio de Palmira 80

4.2.3. Tercer subproceso: identificación y caracterización de los diferentes dispositivos de la globalización ubicados en el archipiélago metropolitano del municipio de Palmira 83

4.3. TERCERA FASE: DESCRIPCIÓN DE LOS PRINCIPALES SERVICIOS GLOBALES DE TERCERIZACIÓN QUE OFRECE LA ZONA FRANCA DEL PACÍFICO 88

4.3.1. Primer subproceso: contextualización sociogeográfica de la ZFP del Pacífico 88

4.3.2. Segundo proceso: caracterización de los servicios globales de tercerización que ofrece la Zona Franca del Pacífico como usuario operador 89

4.4. CUARTA FASE: ARTICULACIÓN GLOBAL DE LAS EMPRESAS INSTALADAS EN LA ZONA FRANCA DEL PACÍFICO 90

4.4.1. Primer subproceso: identificación de las compañías localizadas en la Zona Franca del Pacífico 90

4.4.2. Segundo subproceso: caracterización de las operaciones económicas de carácter transnacional que realizan las empresas localizadas en la Zona Franca del Pacífico 91

CAPÍTULO V: PRINCIPALES LINEAMIENTOS NORMATIVOS QUE HAN PERMITIDO LA INSERCIÓN GLOBAL DE LA ECONOMÍA COLOMBIANA 93

5.1. ELEMENTOS GENERALES DE LA PNCP DE COLOMBIA 93

5.1.1. Antecedentes históricos de la PNCP de Colombia: una mirada sobre el proceso de apertura externa que experimentó la economía del país 94

5.1.2. Una caracterización general de la PNCP 104

5.2. DESARROLLO HISTÓRICO DEL RÉGIMEN FRANCO EN COLOMBIA 114

5.2.1. Establecimiento de las primeras zonas francas públicas del país 114

5.2.2. Privatización de las zonas francas en la década de 1990 117

5.2.3. Un nuevo régimen franco enmarcado en la globalización neoliberal: expedición de la Ley 1004 de 2005 y otras disposiciones legales 123

5.3. UN PANORAMA GENERAL SOBRE LAS ZONAS FRANCAS QUE FUNCIONAN EN EL PAÍS 129

CAPÍTULO VI. PROCESO DE FORMACIÓN Y CONSOLIDACIÓN DEL ARCHIÉLAGO METROPOLITANO EN EL MUNICIPIO DE PALMIRA: ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y PRINCIPALES TENDENCIAS DE EVOLUCIÓN 136

6.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL PROCESO DE CONFIGURACIÓN DEL PATRÓN MORFOLÓGICO DE ARCHIPIÉLAGO METROPOLITANO EN EL MUNICIPIO DE PALMIRA ... 136

6.1.1. Sobre el eje comercial Buenaventura-Cali-Palmira: inicios y consolidación 136

6.1.2. Fortalecimiento de la agroindustria cañera en el municipio de Palmira 144

6.1.3. Fortalecimiento de los flujos de interdependencia funcional entre la ciudad de Cali y el municipio de Palmira 153

6.2. FORMACIÓN DEL PATRÓN MORFOLÓGICO DE ARCHIPIÉLAGO METROPOLITANO EN EL MUNICIPIO DE PALMIRA ENTRE LOS AÑOS 1990 Y 2021 162

6.2.1. La competitividad como nuevo derrotero de las políticas públicas locales: el deseo de construir un entorno geográfico más acorde con la globalización contemporánea 162

6.2.2. Caracterización de los principales patrones morfológicos y funcionales asociados con el archipiélago metropolitano configurado en el municipio de Palmira 174

6.3. IDENTIFICACIÓN DE LOS DISPOSITIVOS DE LA GLOBALIZACIÓN INSTALADOS EN EL ARCHIPIÉLAGO METROPOLITANO DEL MUNICIPIO DE PALMIRA 195

6.3.1. Dispositivos de la globalización de carácter industrial 196

6.3.2. Dispositivos de la globalización de régimen franco 205

6.3.3. Dispositivos de la globalización de carácter científico 209

6.3.4. Dispositivos de la globalización de carácter logístico 213

6.3.5. Dispositivos de la globalización de carácter comercial 218

CAPÍTULO VII: SERVICIOS GLOBALES DE TERCERIZACIÓN QUE OFRECE LA ZONA FRANCA DEL PACÍFICO COMO USUARIO OPERADOR 227

7.1. CONTEXTUALIZACIÓN SOCIOGEOGRÁFICA DE LA ZFP DEL PACÍFICO 227

7.2. SERVICIOS GLOBALES DE TERCERIZACIÓN QUE OFRECE LA ZFP DEL PACÍFICO COMO USUARIO OPERADOR 233

7.2.1. Servicios de tipo BPO que ofrece la ZFP del Pacífico como usuario operador 233

7.2.2. Servicios de tipo ITO que ofrece la ZFP del Pacífico como usuario operador 253

CAPÍTULO VIII: ARTICULACIÓN GLOBAL DE LAS EMPRESAS LOCALIZADAS EN LA ZONA FRANCA DEL PACÍFICO 255

8.1. IDENTIFICACIÓN DE LAS EMPRESAS LOCALIZADAS EN LA ZFP DEL PACÍFICO 255

8.1.1. Usuarios calificados pertenecientes al clúster de bioenergía 255

8.1.2. Usuarios calificados pertenecientes al clúster de macrosnacks 256

8.1.3. Usuarios calificados pertenecientes al clúster de belleza y cuidado personal 258

8.1.4. Usuarios calificados pertenecientes al clúster de economía digital 259

8.1.5. Usuarios calificados pertenecientes al clúster de excelencia clínica 260

8.1.6. Usuarios calificados pertenecientes al clúster de sistema moda 261

8.1.7. Usuarios calificados pertenecientes al clúster de hábitat urbano 262

8.1.8. Usuarios calificados pertenecientes al clúster de proteína blanca 263

8.1.9. Usuarios calificados pertenecientes a la cadena productiva de la logística 264

8.1.10. Otros usuarios calificados localizados en la ZFP del Pacífico 267

8.2. REDES GLOBALES DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN DE LAS EMPRESAS DE LA ZONA FRANCA DEL PACÍFICO 268

8.2.1. Redes metapolitanas de importación de los usuarios de la ZFP del Pacífico 268

8.2.2. Redes metapolitanas de exportación de los usuarios de la ZFP del Pacífico 272

CONCLUSIONES 278

BIBLIOGRAFÍA 283

ANEXOS DEL TRABAJO DE GRADO 309

LISTA DE TABLAS

pág.

Tabla 1. Teoría de los intereses del conocimiento de Habermas. 10
Tabla 2. Formulación de la hipótesis de investigación. 75
Tabla 3. Principales metadatos de las fotografías aéreas adquiridas en la investigación. 79
Tabla 4. Imágenes satelitales descargadas de Google Earth Pro. 82
Tabla 5. Criterios funcionales para la identificación de los dispositivos de la globalización localizados en el municipio de Palmira. 83
Tabla 6. Imágenes satelitales descargadas de Google Earth Pro para la elaboración de la cartografía de este subproceso metodológico. 85
Tabla 7. Criterios aplicados para la selección de los puntos de observación de las salidas de campo. 86
Tabla 8. Metadatos de la imagen satelital descargada en este subproceso metodológico. .. 89
Tabla 9. Apuestas productivas propuestas por la Agenda Interna del Valle del Cauca. 165
Tabla 10. Principales nodos comerciales localizados en el municipio de Palmira. 185
Tabla 11. Zonas francas que operan en el municipio de Palmira. 186
Tabla 12. Principales centros de investigación localizados en el municipio de Palmira. 191
Tabla 13. Identificación de los dispositivos de la globalización de carácter industrial. 309
Tabla 14. Identificación de los dispositivos de la globalización de régimen franco. 312
Tabla 15. Identificación de los dispositivos de la globalización con orientación a la investigación científica e innovación tecnológica. 313
Tabla 16. Definición de los dispositivos de la globalización de carácter logístico. 315
Tabla 17. Definición de los dispositivos de la globalización de carácter comercial. 316

LISTA DE FIGURAS

pág.

Figura 1. Principales modelos espaciales de la teoría locacional..... 18
Figura 2. Proceso de formación de la región nodal según Peter Haggett. 30
Figura 3. Diamante de la competitividad de Michael Porter. 42
Figura 4. Compañías e instituciones que pueden conforman un clúster productivo. 43
Figura 5. Estados funcionales del proceso de formación de las áreas metropolitanas..... 62
Figura 6. Modelo del fenómeno urbano denominado como “concentración desconcentrada”. 67
Figura 7. Redes globales de servicios especializados al productor. 72
Figura 8. Diseño metodológico de la investigación. 76
Figura 9. Pilares estratégicos de la PNCP. 105
Figura 10. Número de empresas transnacionales establecidas en el departamento del Valle del Cauca desde 1930 hasta 2016. 175
Figura 11. Importaciones realizadas por los usuarios calificados de la ZFP del Pacífico entre los años 2017 y 2021. 269
Figura 12. Exportaciones realizadas por los usuarios calificados de la ZFP del Pacífico entre los años 2017 y 2021. 273

LISTA DE CUADROS

pág.

Cuadro 1. Otros modelos normativos relacionados con la teoría locacional. 22
Cuadro 2. Periodización general de la estrategia de sustitución de importaciones en Colombia. 95
Cuadro 3. Principales leyes macroeconómicas impulsadas en el proceso de apertura externa de la economía colombiana. 99
Cuadro 4. Principales políticas de competitividad emprendidas en Colombia entre 1990 y 2008. 101
Cuadro 5. Planes de acción sectoriales o políticas “meso” de la PNCP. 108
Cuadro 6. Políticas de competitividad complementarias a la PNCP impulsadas entre 2010 y 2022. 112
Cuadro 7. Principales normas relacionadas con el régimen franco expedidas entre los años de 1958 y 1990. 116
Cuadro 8. Régimen de comercio exterior de las zonas francas según el Decreto 971 de 1993. 119
Cuadro 9. Principales normas relacionadas con el régimen franco expedidas entre los años de 1990 y 2004. 121
Cuadro 10. Usuarios autorizados para operar en las zonas francas según los decretos 383 y 4051 de 2007. 124
Cuadro 11. Principales leyes y decretos relacionados con el régimen franco del país expedidos desde el año 2005. 127
Cuadro 12. Principales acuerdos políticos sobre el área metropolitana de Cali firmados entre 1949 y 1990. 160
Cuadro 13. Principales nodos productivos localizados en el municipio de Palmira. 177
Cuadro 14. Descripción general de los corredores funcionales del municipio de Palmira. . 189
Cuadro 15. Redes metapolitanas impulsadas por los dispositivos de la globalización de carácter industrial. 200
Cuadro 16. Redes metapolitanas de los dispositivos de la globalización de régimen franco. 206
Cuadro 17. Redes metapolitanas impulsadas por los dispositivos de la globalización de carácter científico localizados en el municipio de Palmira. 212
Cuadro 18. Redes metapolitanas impulsadas por los dispositivos de la globalización de carácter logístico localizados en el municipio de Palmira. 217
Cuadro 19. Redes metapolitanas impulsadas por los dispositivos de la globalización de carácter comercial localizados en el municipio de Palmira. 225
Cuadro 20. Descripción general de las zonas francas que administra la ZFP del Pacífico en la región. 238
Cuadro 21. Descripción general de las zonas francas que administra la ZFP del Pacífico en el resto del país. 248

Cuadro 22. Usuarios calificados de la ZFP del Pacífico pertenecientes al clúster de bioenergía. 256
Cuadro 23. Usuarios calificados pertenecientes al clúster de macrosnacks. 257
Cuadro 24. Usuarios calificados pertenecientes al clúster de belleza y cuidado personal. 258
Cuadro 25. Usuarios calificados pertenecientes al clúster de economía digital. 259
Cuadro 26. Usuarios calificados pertenecientes al clúster de excelencia clínica. 260
Cuadro 27. Usuarios calificados pertenecientes al clúster de sistema moda. 261
Cuadro 28. Usuarios calificados pertenecientes al clúster de hábitat urbano..... 262
Cuadro 29. Usuarios calificados pertenecientes al clúster de proteína blanca..... 263
Cuadro 30. Usuarios calificados pertenecientes a la cadena productiva de la logística. 265
Cuadro 31. Otros usuarios calificados que funcionan en la ZFP del Pacífico..... 267

LISTA DE MAPAS

pág.

Mapa 1. Puntos de observación de las salidas de campo. 87
Mapa 2. Zonas francas existentes en América Latina. 131
Mapa 3. Distribución espacial de las zonas francas que operan en Colombia. 133
Mapa 4. Ingenios azucareros instalados a lo largo del valle geográfico del río Cauca. 150
Mapa 5. Área construida de la ciudad de Palmira entre los años 1945 y 1981. 152
Mapa 6. Principales empresas localizadas en la ciudad de Palmira a mediados del siglo XX. 156
Mapa 7. Polígono de oro del municipio de Palmira. 171
Mapa 8. Área construida del municipio de Palmira entre los años 1984 y 2019. 183
Mapa 9. Corredores funcionales del municipio de Palmira. 188
Mapa 10. Flujo total de vehículos en los principales corredores viales del municipio de Palmira para los años 1997, 2006 y 2015. 194
Mapa 11. Dispositivos de la globalización de carácter industrial localizados en el municipio de Palmira. 199
Mapa 12. Dispositivos de la globalización de régimen franco localizados en el municipio de Palmira. 208
Mapa 13. Dispositivos de la globalización de carácter científico localizados en el municipio de Palmira. 211
Mapa 14. Dispositivos de la globalización de carácter logístico localizados en el municipio de Palmira 216
Mapa 15. Dispositivos de la globalización de carácter comercial localizados en el municipio de Palmira. 219
Mapa 16. Localización general de la ZFP del Pacífico. 232
Mapa 17. Zonas francas que administra la ZFP del Pacífico en la región. 243
Mapa 18. Zonas francas que administra la ZFP del Pacífico en el resto del país. 251
Mapa 19. Países donde importan mercancías los usuarios calificados de la ZFP del Pacífico. 271
Mapa 20. Países a los que exportan los usuarios calificados de la ZFP del Pacífico. 275
Mapa 21. Redes metapolitanas de exportación de Furukawa Palmira. 277

LISTA DE MODELOS

pág.

Modelo 1. Fichas de lectura para el análisis de las políticas públicas seleccionadas..... 78
Modelo 2. Matrices elaboradas para la sistematización de datos. 82
Modelo 3. Matrices operativas para la sistematización de datos de los dispositivos de la globalización. 84
Modelo 4. Matrices operativas elaboradas para la sistematización de datos e información. 90
Modelo 5. Matrices operativas elaboradas para la sistematización de datos e información. 91

LISTA DE ILUSTRACIONES

pág.

Ilustración 1. Registro fotográfico de Puerto Mallarino en Cali. 140
Ilustración 2. Inauguración de la estación del ferrocarril en Palmira. 142
Ilustración 3. Instalaciones del ingenio Manuelita en 1901. 145
Ilustración 4. Construcción del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón. 158
Ilustración 5. Registro fotográfico de algunos dispositivos de la globalización de carácter industrial localizados en el municipio de Palmira. 196
Ilustración 6. Registro fotográfico de la ZFP del Pacífico. 205
Ilustración 7. Registro fotográfico de algunos dispositivos de la globalización de carácter científico localizados en el municipio de Palmira. 210
Ilustración 8. Registro fotográfico del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón.... 215
Ilustración 9. Registro fotográfico del centro comercial Unicentro Palmira. 221
Ilustración 10. Registro fotográfico del centro comercial Llanogrande. 224

LISTADO DE ACRÓNIMOS Y SIGLAS

ZFP: Zona Franca Permanente

ZFPE: Zona Franca Permanente Especial

ZFT: Zona Franca Transitoria

TAN: Territorio Aduanero Nacional

BM: Banco Mundial

FMI: Fondo Monetario Internacional

OMC: Organización Mundial del Comercio

CEPAL: Comisión Económica para América Latina y el Caribe

IED: Inversión Extranjera Directa

TIC: Tecnologías de la Información y Comunicación

SIG: Sistemas de Información Geográfica

CONPES: Consejo Nacional de Política Económica y Social

PNCP: Política Nacional de Competitividad y Productividad

PTP: Programa de Transformación Productiva de Colombia

BPO: Business Process Outsourcing

ITO: Information Process Outsourcing

KPO: Knowledge Process Outsourcing

AIP: Agenda Interna de Palmira

AID: Agenda Interna del Departamento del Valle del Cauca

TPDS: Tránsito Promedio Diario Semanal

RESUMEN

Desde las últimas décadas del siglo XX, la globalización de la economía viene impulsando una serie de transformaciones morfológicas y funcionales en distintos territorios metropolitanos del planeta, los cuales se han convertido en los lugares privilegiados para soportar los diferentes procesos productivos que hoy en día caracterizan a la economía mundial. En este contexto, el urbanista francés François Ascher propuso, en 1994, el concepto de "*metápolis planetaria*", el cual busca analizar la lógica territorial multiescalar producida por la globalización. Este término argumenta que los territorios urbanos están experimentando, de forma diferenciada, una serie de cambios estructurales en sus atributos espaciales, dando origen a un nuevo patrón territorial a la manera de *archipiélag*o, el cual se encuentra conformado por distintos "*nodos productivos*" que enseñan una funcionalidad operativa articulada a múltiples redes económicas de carácter transnacional. Dichos "*dispositivos de la globalización*", permiten la interconexión e integración funcional de las diferentes economías del planeta, facilitando la emergencia de una estructura productiva de escala global altamente coordinada y especializada.

Teniendo en cuenta lo anterior, el presente trabajo de grado tiene como finalidad analizar las operaciones económicas que desarrolla la Zona Franca del Pacífico como *dispositivo funcional de la globalización* que participa en la emergencia de la "*metápolis planetaria*". Para lograr este objetivo, se llevaron a cabo varios procesos teórico-metodológicos que buscaron, por un lado, evidenciar la formación del patrón morfológico de "*archipiélago metropolitano*" en el municipio de Palmira entre los años 1990 y 2021; y, por el otro, caracterizar las operaciones económicas que realiza la Zona Franca del Pacífico como *dispositivo funcional de la globalización*, proceso que permitirá conocer las múltiples redes económicas de interconexión mundial que impulsa y promueve este "*enclave metapolitano*". Al finalizar, se concluye que la Zona Franca del Pacífico es un *nodo de actividad transnacional* que permite la inserción del mercado local a los circuitos económicos que dan forma a la "*metápolis planetaria*".

Palabras clave: *globalización de la economía*, *territorios metropolitanos*, *metápolis planetaria*, *dispositivos de la globalización*, *archipiélago metropolitano*, *Zona Franca del Pacífico*.

CAPÍTULO I: ASPECTOS GENERALES DE LA INVESTIGACIÓN

1.1. INTRODUCCIÓN

La globalización económica ha venido impulsando una serie de transformaciones morfológicas y funcionales en determinados territorios metropolitanos del planeta Tierra, los cuales se han convertido en los lugares privilegiados para soportar los diferentes procesos económicos que promueve la globalización contemporánea. Lo anterior, se presenta debido a que los territorios urbanos reúnen los parámetros de competitividad necesarios para la operación, valorización y expansión geográfica de los múltiples flujos de capital que circulan a escala planetaria. Gracias a estas relaciones multiescalares, se han empezado a ubicar una serie de "*nodos productivos*" en varias zonas estratégicas de los territorios metropolitanos, cuya función principal es facilitar el desarrollo de las distintas actividades productivas del sistema capitalista neoliberal. En este orden de ideas, se puede plantear que la humanidad está inmersa, desde finales del siglo XX, en una nueva revolución urbana impulsada por la globalización de la economía; fenómeno que ha inducido fuertes cambios estructurales en los procesos de producción del territorio urbano-regional.

En este contexto, el autor francés François Ascher propuso, en 1994, el término de "*metápolis planetaria*", el cual pretende analizar y caracterizar la lógica territorial multiescalar que impulsa la globalización contemporánea. Esta propuesta teórica afirma que la mayoría de los territorios urbanos del planeta, están experimentando – de forma diferenciada – una serie de mutaciones morfológicas y funcionales por efectos de la globalización, las cuales se encuentran asociadas con la aparición de varios "*enclaves productivos*" o "*desarrollos celulares*" a lo largo de las vías de comunicación regional, dando origen a una estructura territorial a la manera de *archipiélago*, el cual se expande sobre diferentes jurisdicciones político-administrativas pertenecientes a un mismo sistema urbano-regional. Algunos de estos "*nodos*", tienen una funcionalidad operativa articulada a múltiples redes económicas de interdependencia transnacional, por lo cual pueden recibir el calificativo de "*dispositivos de la globalización*".

Estos *dispositivos de la globalización* permiten la articulación e integración funcional de varias economías ubicadas alrededor del planeta, produciendo de esta forma una nueva arquitectura productiva fundamentada en flujos de interdependencia internacional. En este orden de ideas, surge el interés por elaborar una investigación que trate de aplicar la propuesta conceptual del autor francés François Ascher en el contexto metropolitano del sur del Valle y norte del Cauca, lo cual permitiría obtener un conocimiento preliminar sobre las múltiples dinámicas territoriales que hoy en día caracterizan a la metropolización. En este sentido, el presente trabajo de grado tuvo como objetivo principal analizar las operaciones económicas que realiza la Zona Franca del Pacífico como "*dispositivo funcional de la globalización*" que participa en la emergencia de la "*metápolis planetaria*", lo cual permitió conocer las múltiples redes de articulación global que impulsa este "*nodo corporativo*".

Se debe precisar que la caracterización de la Zona Franca del Pacífico como *dispositivo de la globalización*, pasó por reconocer si en el territorio municipal de Palmira se presenta el patrón morfológico de *archipiélago* que menciona François Acher en su propuesta teórica; hecho que obligó a analizar el proceso de metropolización que se da entre la ciudad de Cali y el municipio de Palmira. Para realizar esta investigación, se definió una estructura organizativa compuesta por 8 capítulos que permitieron desarrollar los objetivos formulados por este trabajo de grado. En este sentido, el capítulo I tuvo como fin describir los aspectos generales de este documento; esto es, la introducción, el planteamiento del problema, la justificación y los objetivos que guían el desarrollo de este trabajo de grado. La importancia de este capítulo radica en que ofrece un primer acercamiento al fenómeno objeto de estudio.

El capítulo II de este trabajo de grado corresponde al marco teórico, el cual tuvo como objetivo principal establecer los lineamientos epistemológicos que sustentan esta investigación. Ahora bien, el capítulo III presenta el marco conceptual de este trabajo de grado, el cual se organizó en torno a tres conceptos: *globalización económica*, *metropolización* y *metapolización*. Dichos términos, fueron objeto de un exhaustivo análisis que requirió de varias fuentes de información para su elaboración. Por otra parte, el capítulo IV presenta el diseño metodológico que permitió el desarrollo de esta investigación, el cual se encuentra dividido en cuatro fases metodológicas. De igual forma, se debe mencionar que este subíndice también describió los distintos métodos y herramientas que se utilizaron en el marco de este trabajo de investigación, y que facilitaron la realización de cada uno de los capítulos que conforman a este.

El capítulo V tuvo como objetivo caracterizar los lineamientos normativos que han permitido la inserción mundial de la economía de Colombia, haciendo énfasis en aquellas políticas públicas asociadas con el régimen franco. En este orden de ideas, se puede plantear que este subíndice buscó identificar las principales políticas de competitividad que las autoridades nacionales han impulsado desde el proceso de apertura externa del mercado colombiano, bajo el supuesto de que dichas iniciativas permiten la participación activa del país en los circuitos económicos que promueve la globalización neoliberal y, por tanto, la *metapolización*. En otros temas, el capítulo VI tuvo como finalidad evidenciar la configuración del patrón morfológico de *archipiélago* en el municipio de Palmira entre los años 1990 y 2021. Además de lo anterior, este capítulo también permitió identificar los distintos *dispositivos de la globalización* que se encuentran ubicados en el *archipiélago metropolitano* del municipio de Palmira, los cuales se especializan en múltiples actividades económicas altamente competitivas.

Ahora bien, el capítulo VII tuvo como objetivo identificar y describir los principales *servicios de tercerización* que ofrece la Zona Franca del Pacífico como *usuario operador*. Por lo tanto, este capítulo se concentró en analizar las actividades de outsourcing que desarrolla este *dispositivo de la globalización* en la región y el país, lo cual permitió conocer las distintas redes funcionales que impulsa la Zona Franca del Pacífico en el territorio colombiano, y que interconectan a una diversidad de "*nodos productivos*" que desempeñan un rol determinante para las operaciones de comercio exterior del país. De igual forma, este capítulo realizó una breve contextualización

sociogeográfica de la Zona Franca del Pacífico, en donde se abordaron varios temas de suma importancia para esta investigación.

El capítulo VIII de este trabajo de grado tuvo como finalidad analizar la articulación global que presentan las empresas ubicadas en la Zona Franca del Pacífico. En términos generales, este capítulo permitió identificar los diferentes usuarios que se hallan instalados en este *dispositivo metapolitano*, los cuales fueron clasificados de acuerdo con los clústeres productivos a los que pertenecen. Se debe destacar que este subíndice caracterizó las operaciones económicas de carácter transnacional que realizan las empresas establecidas en la Zona Franca del Pacífico, haciendo énfasis en las actividades de importación y exportación que éstas desarrollan, y que han posibilitado la emergencia de una estructura productiva altamente interconectada a escala global. Al finalizar este documento, se pueden encontrar las conclusiones más importantes de la investigación, las referencias bibliográficas empleadas a lo largo del trabajo y los anexos de este.

1.2. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

A lo largo de la década de 1970, los países más industrializados de Occidente experimentaron distintos problemas económicos – dígase, por ejemplo, altas cifras de desempleo, acumulación de déficits fiscales, incremento de la inflación, entre otros –, los cuales originaron una profunda crisis en las estructuras productivas de Estados Unidos y gran parte de Europa. Este contexto fue el resultado de la combinación de diversos factores socioeconómicos y políticos, entre los que se destacan: el agotamiento del modelo de producción fordista; la ruptura de los acuerdos de Bretton Woods; el aumento en los precios del petróleo por conflictos geopolíticos en Oriente Medio; y el crecimiento económico que registraron determinados países asiáticos – Corea del Sur, Japón y Taiwán – como producto de la aplicación de nuevas tecnologías en sus diferentes actividades industriales[1]. Estos eventos, en conjunto, debilitaron la hegemonía económica que hasta ese entonces tenía Occidente.

Ante el complejo panorama descrito con anterioridad, Estados Unidos e Inglaterra lideraron la puesta en marcha de diferentes políticas macroeconómicas de corte neoliberal, con el objetivo de reactivar la dinámica productiva de Occidente. De esta manera, surgió un nuevo modelo de acumulación flexible denominado posfordista, el cual se caracteriza por promover, en términos generales, la desregulación y apertura externa de los mercados nacionales, así como también el libre movimiento de los flujos de capital a escala global[2]. Dicho escenario de reestructuración económica, se consolidó gracias al desarrollo científico y tecnológico que lograron los sistemas de transporte y telecomunicaciones a partir de la década de 1980; hecho que contribuyó a que determinadas compañías se empezaran a localizar por fuera de sus países originarios, a través

[1] CUERVO GONZÁLEZ, Luis Mauricio. Globalización y territorio. Chile: Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social (ILPES), 2006. p. 32-35
[2] Ibid., p. 73-75

de la operación de varias filiales corporativas instaladas por todo el planeta, dando lugar a una estructura productiva fundamentada en nodos y redes transnacionales.

En este orden de ideas, la globalización económica se caracteriza por la creciente integración funcional de los distintos países del planeta, permitiendo la emergencia de un mercado global altamente interconectado y especializado, donde se presenta una intensificación sistemática de las transacciones fronterizas de capitales, bienes, servicios y factores de producción[3]. Estas condiciones de interconexión económica se ven facilitadas por la utilización de las Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC), las cuales ofrecen la infraestructura de conectividad necesaria para la gestión y el control de las redes corporativas formadas alrededor del mundo. Además de lo anterior, la globalización ha consolidado algunas instituciones multilaterales que se encargan de definir y orientar las políticas macroeconómicas internacionales, destacándose principalmente la Organización Mundial del Comercio (OMC), el Fondo Monetario Internacional (FMI), el Banco Mundial (BM), entre otros organismos supranacionales.

Como se mencionó con anterioridad, la globalización de la economía ha permitido que grandes empresas transnacionales operen diferentes filiales corporativas a lo largo y ancho del planeta, configurando de esta manera una nueva arquitectura productiva y financiera que promueve la integración funcional de procesos económicos caracterizados por su dispersión geográfica. No obstante, se debe aclarar que tales empresas solo se localizan en aquellos países que ofrecen las mejores condiciones para la valorización de sus capitales, por lo cual éstas examinan varios índices socioeconómicos relacionados con dichos territorios – dígase, por ejemplo, estabilidad macroeconómica, riesgos financieros, instituciones públicas, mano de obra calificada, nivel de conectividad digital, infraestructura vial, entre otros ítems –; parámetros de competitividad que concentran, por lo general, las principales metrópolis de cada Estado-nación.

De acuerdo con Martínez[4], las grandes ciudades y sus territorios metropolitanos han adquirido – de manera diferenciada según sus particularidades sociohistóricas y geográficas – un papel determinante en la dinámica económica contemporánea, debido a que presentan las mejores condiciones de infraestructura física y tecnológica para el desarrollo de las labores productivas que adelantan las diferentes compañías, convirtiéndose de esta forma en puntos estratégicos en torno a los cuales se han ido articulado las redes y los circuitos transnacionales que propicia la globalización. Bajo este panorama, las autoridades estatales vienen introduciendo una serie de estrategias de competitividad en sus políticas macroeconómicas, con la finalidad de atraer mayores volúmenes de inversión extranjera hacia sus territorios urbanos.

---

[3] BERVEJILLO, Federico. Territorios en la globalización: cambio global y estrategias de desarrollo territorial. Chile: Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social (ILPES), 1995. p. 5-9

[4] MARTÍNEZ TORO, Pedro Martín. La metropolización afectada por la globalización: reflexión epistemológica sobre la nueva revolución urbana. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*. 2016. Vol. 25, nro. 2, pp. 93-95

En este contexto, surge el concepto de *dispositivos de la globalización*, el cual hace referencia a aquellos *enclaves* o *nodos territoriales* que tienen una conexión estratégica con los circuitos económicos globales, y que se encuentran localizados en determinadas zonas de los territorios metropolitanos. La función principal de dichos dispositivos es facilitar la operación, valorización y expansión geográfica de las actividades que desarrollan los agentes económicos, por lo cual han adquirido un papel fundamental en los procesos de articulación transnacional que propicia la globalización[5]. En este sentido, se puede plantear que el concepto descrito con anterioridad, incluye desde firmas extranjeras o compañías locales con participación activa en los mercados globales, hasta las plataformas de competitividad que los países han constituido para mejorar su inserción global, tales como: zonas francas, puertos marítimos, aeropuertos, entre otros.

Por otra parte, la localización sistemática de los distintos *dispositivos de la globalización* en los principales territorios urbanos del planeta, ha producido una serie de cambios en los patrones morfológicos y funcionales de tales espacios, dando origen a una estructura territorial "*difusa*", "*dispersa*" y "*multinodal*", la cual se expande a través de los corredores viales más importantes del entorno regional. Estos atributos dan indicios de la configuración de un patrón morfológico a la manera de "*archipiélago*", el cual se encuentra conformado por una variedad de "*enclaves*" dispuestos en determinados sectores estratégicos de la trama metropolitana, cuya distribución espacial parece representar un conjunto de "*islas*" o "*desarrollos celulares*" que cumplen varias funciones de acuerdo con su razón social.

Lo descrito con anterioridad, puede considerarse como el punto de partida para la constitución de lo que François Ascher denominó, en 1994, como la *metápolis planetaria*[6]; neologismo que pretende analizar las principales características y tendencias de evolución de la nueva realidad metropolitana. En una primera aproximación teórica, la metápolis hace referencia a un proceso territorial multiescalar, que involucra, a nivel regional, la conformación de un patrón morfológico a la manera de *archipiélago metropolitano*, donde existen ciertos dispositivos que enseñan una funcionalidad articulada a múltiples redes de carácter transnacional. Por tanto, se puede decir que la lógica operativa de la metápolis promueve la conexión e integración funcional de varios dispositivos que se ubican en determinados territorios urbanos del planeta, proceso que se ve facilitado por el uso intensivo de las TIC y los medios de transporte contemporáneos.

Colombia no es ajena a las nuevas dinámicas socioeconómicas y territoriales que han surgido como producto de la globalización. A comienzos de la década de 1990, el país emprendió una serie de políticas macroeconómicas de corte neoliberal, con la perspectiva de lograr una mayor participación en los mercados internacionales. Dichas reformas, impulsadas por el documento 2465 del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES)[7], tenían como propósito

---

[5] VALENZUELA AGUILERA, Alfonso. Dispositivos de la globalización: la construcción de grandes proyectos urbanos en Ciudad de México. *EURE*. 2013. Vol. 39, nro. 116, pp. 101-108

[6] ASCHER, François. Los nuevos principios del urbanismo: el fin de las ciudades no está a la orden del día. 3ª ed. Madrid: Alianza Editorial, 2007. p. 14

[7] COLOMBIA. CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. Documento 2465 (22, febrero, 1990). Programa de modernización de la economía colombiana. Bogotá: CONPES, 1990. 87 p.

desmontar progresivamente las diferentes restricciones arancelarias y tributarias que el Estado colombiano había impuesto al comercio exterior desde mediados del siglo XX, lo cual permitió, años después, la entrada de mayores flujos de Inversión Extranjera Directa (IED) al país[8]. Este proceso de apertura se complementó con la adopción de varias políticas de competitividad que promovieron los gobiernos de turno desde 1990, bajo la premisa de que con ello el país lograría mejorar su posición global y, por tanto, elevar la calidad de vida de sus habitantes.

En este contexto, las autoridades del Valle del Cauca ordenaron, en conjunto con el gobierno central, la elaboración de un estudio económico con el fin de identificar y evaluar las diferentes condiciones productivas que tenía la región para afrontar los desafíos de la apertura comercial. Es así como, en 1995, se publica el informe Monitor bajo la dirección de Michael Porter[9]. Dicho documento, evidenció la poca articulación global que presentaba, para esa época, la economía departamental, a excepción de la situación favorable que enseñó en este tema la agroindustria cañera. Este estudio, también conocido como "*El Valle de cara al mundo*", realizó una serie de recomendaciones para aumentar los índices de competitividad del aparato productivo regional, las cuales apuntaban a mejorar la base exportadora del departamento a través de un proceso de diversificación empresarial de las actividades económicas. Así mismo, este informe exhortó a las autoridades locales a emprender grandes proyectos de infraestructura para estimular y atraer mayores volúmenes de IED a la región.

Desde la publicación del informe Monitor, las autoridades estatales y regionales han impulsado distintas políticas de competitividad con el objetivo de convertir al departamento en un territorio atractivo para la llegada de IED. Como consecuencia de lo anterior, se comenzó a observar la localización sistemática de varias empresas transnacionales en el Valle del Cauca, en especial en el área metropolitana de la ciudad de Cali*. Según Invest Pacific[10], solo en el periodo 2010-2020, se concretaron más de 128 proyectos de inversión extranjera en el departamento, siendo Cali (44,0%), Palmira (27,0%) y Yumbo (7,0%) los municipios que más IED recibieron durante la última década[11]. Se debe resaltar que dichos proyectos se encuentran adscritos a diferentes sectores productivos – logística, generación de energía, belleza y cuidado del hogar, etc. –, lo que deja en evidencia el nivel de diversificación empresarial que ha logrado el Valle del Cauca.

Como se mencionó con anterioridad, el área metropolitana de la ciudad de Cali recibe la mayor parte de los flujos de IED que llegan al departamento, destacándose en este tema el municipio de Palmira. En efecto, tal entidad territorial ha sido históricamente un espacio privilegiado para

---

[8] RAMÍREZ MOLINARES, Carlos Vicente. La inversión extranjera directa en Colombia: años 1990-2009. *Saber, Ciencia y Libertad*. 2010. Vol. 5, nro. 2, pp. 174-176

[9] BUSTOS OSPINA, Jorge Alberto. Cali y el Valle del Cauca en la globalización económica: respuesta regional y su posición en la red de ciudades globales. Tesis de Maestría. Cali: Universidad del Valle, 2016. p. 32

(*) Si bien es cierto que Cali genera una dinámica metropolitana con determinados municipios del sur del Valle y norte del Cauca, tal proceso aún no cuenta con una figura administrativa reconocida legalmente.

[10] AGENCIA INVEST PACIFIC. Informe de gestión 2020. Cali: Invest Pacific & Cámara de Comercio de Cali, 2020. p. 29-32

[11] Ibid., p. 31

la localización de empresas tanto extranjeras como locales, debido a las *ventajas competitivas* que ofrece para el desarrollo de las actividades productivas que éstas realizan. Según Sánchez y Ardila[12], el municipio de Palmira cuenta con numerosos factores de competitividad que hacen que este territorio sea atractivo para los agentes transnacionales, tales como: la disponibilidad de una serie de carreteras que permiten la conexión rápida con Cali y, sobre todo, con el nodo portuario de Buenaventura; la presencia del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón; la concentración de importantes centros de investigación científica, entre otros aspectos.

Ahora bien, en cuanto a los patrones de localización que han seguido la mayoría de compañías y equipamientos presentes en el municipio de Palmira, se puede decir que se han establecido en torno a las principales vías regionales de comunicación, originando una estructura territorial que bien podría simular un archipiélago, donde existen varios *enclaves* o *desarrollos celulares* dispersos espacialmente y que realizan determinadas funciones según su razón social. Dentro de dichos *enclaves*, se destaca la Zona Franca del Pacífico, la cual inició operaciones en 1993, cuando el recién inaugurado Ministerio de Comercio Exterior aprobó su creación por medio de la resolución 1035 del mismo año. Esta zona franca fue fundada con el objetivo de promover y estimular la llegada de más IED a la región y al país.

En este orden de ideas, la Zona Franca del Pacífico se ha convertido, a través de los años, en una plataforma logística e industrial promotora de inversiones, donde se ubican distintas firmas corporativas con el objetivo de aprovechar los incentivos tributarios y aduaneros que ofrece tal establecimiento. Se debe resaltar, además, que muchas de las empresas transnacionales que llegan al departamento, se localizan estratégicamente en las instalaciones de esta zona franca, consolidando de esta manera la formación de clústeres productivos al interior de sus terrenos; particularidad que, sumada a los beneficios tributarios existentes y a las *ventajas competitivas* del entorno geográfico, facilita todas las actividades de comercio exterior que adelantan dichas compañías.

En este sentido, cobra especial relevancia el estudio de las actividades económicas que realiza la Zona Franca del Pacifico, debido a que, posiblemente, se esté ante un dispositivo que facilita y propicia la interconexión e integración funcional de distintos mercados alrededor del mundo; particularidad que daría indicios, de una forma aproximada, de las dinámicas socioeconómicas y territoriales que caracterizan a la nueva realidad metapolitana planteada por Ascher en 1994. En este orden de ideas, el presente trabajo de grado buscará responder la siguiente pregunta: *¿qué operaciones económicas desarrolla la Zona Franca del Pacífico, que permiten enunciar su participación como dispositivo funcional de la globalización en el proceso de formación de la "metápolis planetaria"?*. Contestar esta pregunta, obliga a reconocer los principales patrones morfológicos y funcionales del proceso de metropolización entre la capital del Valle del Cauca

[12] SÁNCHEZ CORTÉS, Edna Mariel & ARDILA DÍAZ, Lina Valeria. Análisis del impacto de la inversión extranjera en el sector empresarial de la ciudad de Palmira para los años 2012-2015. Tesis de pregrado. Palmira: Universidad del Valle, 2015. p. 22-24

y el municipio de Palmira, pues ello permitirá localizar dentro de dicha lógica territorial al objeto de estudio de esta investigación.

1.3. JUSTIFICACIÓN

La globalización de la economía se ha convertido, de lejos, en uno de los temas más discutidos en la actualidad, debido a la capacidad que tiene para influenciar todos los campos de la vida humana. Según Bervejillo[13], la globalización, en tanto objeto de estudio multidimensional, pone en crisis los intentos de explicación reduccionistas y simplistas, por lo que demanda posturas interdisciplinarias para su correcto entendimiento. La Geografía, como ciencia espacial que se caracteriza por tender puentes de comunicación entre diferentes áreas del conocimiento, viene desarrollando interesantes estudios teórico-metodológicos acerca de los impactos territoriales que ha traído consigo la nueva fase de internacionalización económica, poniendo el acento en los procesos de reestructuración territorial que están experimentando, con distintos ritmos, las regiones urbanas alrededor del planeta.

De esta forma, se han originado diferentes neologismos que tratan de identificar y analizar las principales características y tendencias de evolución de la nueva realidad urbana producto de la globalización. En consecuencia, se está observando la aparición de múltiples terminologías, tales como: *exópolis*, *telépolis*, *Edge City*, *postmetrópolis*, entre otras; propuestas teóricas que, si bien se formularon desde varias corrientes epistemológicas, comparten la preocupación por documentar los atributos asociados a la metropolización contemporánea. Teniendo en cuenta lo anterior, el presente documento busca aportar nuevos elementos teórico-metodológicos que permitan enriquecer el debate académico originado en torno a estas dinámicas, utilizando para ello el concepto de *metápolis* que propuso, en 1994, el urbanista François Ascher (1946-2009).

El término de *metápoli*s hace énfasis en los procesos de articulación transnacional que propicia la globalización mediante una serie de dispositivos localizados en los territorios metropolitanos; definición preliminar que permite instalar tal tema en la perspectiva disciplinar de la Geografía. Ahora bien, el interés de la investigación por el concepto descrito anteriormente, radica en que son pocos los estudios académicos que han abordado casos particulares de aplicación desde la propuesta teórica de Ascher; situación que le otorga relevancia y pertenencia a este trabajo de grado. Se debe aclarar, además, que la discusión conceptual que hace este documento en torno al neologismo citado líneas atrás, pasó por reconocer otros términos que también buscan contribuir con la caracterización de la metropolización contemporánea, esto con la finalidad de ampliar y actualizar algunos aspectos relacionados con el concepto de Ascher.

En cuanto al estudio de caso que guía este trabajo de grado, se puede decir que su selección se realizó teniendo en cuenta varios aspectos: **a)** el conocimiento preliminar que tenía el autor de este documento sobre el proceso de metropolización originado entre Cali y Palmira, el cual, posiblemente, enseñe algunos de los patrones morfológicos y funcionales que intenta describir el concepto de *metápolis*; **b)** el interés por conocer cómo el fenómeno de la globalización, visto

[13] BERVEJILLO, Federico (1995). Op. Cit., p. 6

desde su dimensión económica, propicia la transformación territorial de determinados espacios urbanos alrededor del planeta, observando para tal efecto el contexto metropolitano citado con anterioridad; y **c)** la necesidad de caracterizar las operaciones económicas que realiza la Zona Franca del Pacífico, pues ello permitirá entender la articulación global que presenta un *enclave* que, tal vez, esté participando en la emergencia de la nueva realidad metapolitana.

De igual forma, se puede decir que la elección de la Zona Franca del Pacífico como objeto de estudio del presente trabajo de grado, se debe al número de compañías que están localizadas en dicha plataforma – 49 empresas con corte al año 2021 –; particularidad que ofrece un primer acercamiento sobre la complejidad funcional que tiene tal zona franca, sobre todo las posibles conexiones de carácter transnacional que presenta en el marco de la globalización. De ahí que esta investigación pueda ser considerada como un aporte al debate académico y científico en torno a la metropolización contemporánea, pues ayudará a entender varias de las dinámicas socioeconómicas y territoriales que se originan alrededor de este tema. Además de lo anterior, se espera que este documento sirva como referente para futuras indagaciones sobre el asunto en cuestión, lo que permitirá la producción de nuevo conocimiento en la disciplina geográfica.

1.4. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.4.1. Objetivo general

- Analizar las operaciones económicas que desarrolla la Zona Franca del Pacífico como *dispositivo funcional de la globalización* que participa en la emergencia de la "*metápolis planetaria*".

1.4.2. Objetivos específicos

- Identificar los principales lineamientos normativos que han permitido la inserción global de la economía colombiana, haciendo énfasis en aquellas políticas públicas asociadas con el régimen franco del país.

- Evidenciar la formación del *archipiélago metropolitano* en el municipio de Palmira, Valle del Cauca, entre los años 1990 y 2021.

- Describir los principales *servicios globales de tercerización* que ofrece la Zona Franca del Pacífico como *usuario operador*.

- Determinar la articulación global que presentan las compañías establecidas en la Zona Franca del Pacífico.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO DE LA INVESTIGACIÓN

El marco teórico de una investigación se puede definir como la exposición sistemática de todos los enfoques epistemológicos relacionados con el problema objeto de estudio. De acuerdo con Méndez[14], tal sección permite ubicar la temática de investigación dentro del conjunto de teorías existentes, con la finalidad de precisar en cuál corriente de pensamiento se inscribe y, además, en qué medida aporta nuevos elementos para la comprensión de la situación problemática de interés. Por tanto, y teniendo en cuenta lo anterior, se presenta el marco teórico de este trabajo de grado, el cual está organizado en cuatro subíndices: en primer lugar, se describe, siguiendo los postulados del filósofo y sociólogo alemán Jürgen Habermas[15], el tipo de ciencia en la que se enmarca la investigación; en segundo término, se establece la corriente epistemológica del documento; en tercer ítem, se define el enfoque geográfico del trabajo de grado; y, por último, se encuentra la caracterización de la teoría que permitirá el desarrollo de la investigación.

2.1. PERSPECTIVA TEÓRICA DEL TRABAJO DE GRADO: ¿CUÁLES SON LAS BASES EPISTEMOLÓGICAS DE LAS CIENCIAS EMPIRÍCO-ANALÍTICAS?

En 1968, Jürgen Habermas (1929-) publicó su libro "*Knowledge and Human Interests*", donde aborda, principalmente, las estructuras cognoscitivas asociadas a los procesos de generación del saber científico[16]. En este marco, el filósofo alemán propone su teoría de los "*intereses del conocimiento*", la cual se encuentra constituida por tres intereses que orientan y dan validez a la actividad científica: *técnico*, *práctico* y *emancipatorio*. Estos principios, a su vez, se vinculan con un tipo específico de ciencia: *empírico-analíticas*, *histórico-hermenéuticas* y *críticas*. Cada una de estas categorías, intenta descubrir, desde sus posturas epistemológicas, la manera de acceder al conocimiento y los medios necesarios para lograr tal empresa (ver Tabla 1).

Tabla 1. Teoría de los intereses del conocimiento de Habermas.

TIPO DE CIENCIA	INTERÉS COGNOSCITIVO	MEDIO SOCIAL	MEDIO DE EXPRESIÓN	EPISTEMOLOGÍAS ASOCIADAS
Empírico-analíticas	Técnico	Trabajo	Producción material	*Empirismo – neopositivismo*
Histórico-hermenéuticas	Práctico	Lenguaje	Comunicación	*Fenomenología – Conductismo – Existencialismo*
Críticas	Emancipatorio	Poder	Relaciones de dominación y opresión	*Marxismo – Realismo – Posmodernismo*

Fuente: SERNA ISAZA, Ramón Alberto. Seminario de Trabajo de Grado: perspectiva teórica de la investigación. Cali: Universidad del Valle, 2019. p. 1

[14] MÉNDEZ ALVAREZ, Carlos Eduardo. Metodología: diseño y desarrollo del proceso de investigación con énfasis en ciencias empresariales. 4ª ed. México: Limusa, 2011. p. 202
[15] HABERMAS, Jürgen. Conocimiento e interés. 2ª ed. Valencia: Universitat de València, 1996. 106 p.
[16] Ibid., p. 9-11

Este documento se enmarca dentro de las llamadas ciencias empírico-analíticas; sin embargo, antes de explicar los motivos que explican tal elección, se considera pertinente realizar, de una manera breve, un comentario sobre los otros tipos de ciencia que identifica Habermas. En este sentido, las ciencias histórico-hermenéuticas están orientadas hacia un *interés práctico*, el cual busca la interpretación y comprensión de la realidad mediante la praxis personal y social. Este proceso implica la construcción histórica de los hechos que el investigador pretende estudiar, con el objetivo de aprehender el significado de las diversas realidades simbólicas y culturales que engloba la situación problemática objeto de indagación[17]. Por tanto, se puede plantear que esta clase de ciencia tiene un fuerte componente de interacción social, donde el lenguaje y la comunicación cumplen un rol fundamental en la construcción del saber científico (ver Tabla 1).

En cuanto a las ciencias críticas, éstas se orientan hacia un *interés emancipatorio*. De acuerdo con Habermas[18], este tipo de interés busca interpretar la realidad social para develar y romper todas aquellas ataduras, tanto materiales como simbólicas, que el capitalismo ha impulsado y promocionado desde su consolidación como sistema económico mundial. Por tanto, este estilo de hacer ciencia, cuestiona y crítica las distintas acciones que desarrollan los centros de poder hegemónico, los cuales instauran y reproducen, a diversas escalas, relaciones de dominación y opresión sobre los seres humanos (ver Tabla 1). De ahí, que este tipo de ciencia tenga como fin último transformar la sociedad contemporánea, a través de la producción de un conjunto de saberes científicos libres de cualquier dogmatismo imperante.

Terminada la descripción de los elementos anteriores, es momento de concentrar la discusión en torno al tipo de ciencia que sustenta esta investigación. En este orden de ideas, las ciencias empírico-analíticas se orientan hacia un *interés técnico*, el cual pretende explicar los diferentes fenómenos naturales y sociales en términos de causa y efecto, bajo la premisa de que con ello se pueden identificar los múltiples componentes que hacen parte de esa realidad objetiva que se quiere indagar. Según Ochoa[19], este tipo de ciencia es empírica debido a su intermediación directa con los hechos del mundo observable; y analítica, dada su capacidad para desagregar en diversas partes metódicas los sistemas de estudio con los que trabaja.

Además de lo anterior, las ciencias empírico-analíticas se estructuran a partir de la enunciación de proposiciones susceptibles de verificación y contrastación crítica. Por tanto, esta clase de ciencia busca establecer conexiones hipotético-deductivas sobre el posible funcionamiento del fenómeno objeto de estudio, con la finalidad de hacer pronósticos sobre el comportamiento de dicho problema a través del tiempo. Para Habermas, los estudios empírico-analíticos emplean la razón con un sentido instrumental, pues éstos promueven el dominio de diferentes técnicas que permitan orientar la acción científica – trabajo – hacia la producción de conocimientos que resulten útiles y estratégicos para la sociedad (ver Tabla 1).

---

[17] OCHOA, Santos. Habermas: conocimiento e interés. El nuevo estatuto de la razón comprensiva. *A Parte Rei: Revista de Filosofía*. *s/f*, nro. 55, pp. 2-3
[18] HABERMAS, Jürgen (1996). Op. Cit., p. 42-45
[19] OCHOA, Santos. Op. Cit., p. 3-4

En este sentido, el presente documento se puede enmarcar dentro del universo de las ciencias empírico-analíticas, dado su interés por explicar los procesos de reestructuración territorial que están experimentando, con distintos matices, las grandes metrópolis y sus áreas de influencia por efectos de la globalización. Para comprobar dicha afirmación, se analiza un caso particular de aplicación asociado al contexto local, lo cual permitirá corroborar o desestimar las diferentes proposiciones de carácter hipotético-deductivo que se formulen al respecto. Complementando lo descrito con anterioridad, se puede decir que el tema de esta investigación tiene, en efecto, una conexión directa con los hechos del mundo sensible; particularidad que se logra observar con los cambios territoriales que viene impulsando la globalización alrededor del planeta.

Así mismo, este trabajo de grado busca obtener resultados que puedan servir para emprender futuras investigaciones relacionadas con el tema en cuestión, con el fin de que las autoridades encargadas de planificar el territorio, tengan la oportunidad de contar con estudios preliminares que ayuden a identificar, entre otras cosas, las condiciones que tiene el contexto regional para lograr su inserción en los circuitos económicos globales. Por lo tanto, se apela a la producción de un saber científico que resulte útil, innovador y estratégico para la sociedad contemporánea, lo cual exige la revisión de distintas técnicas y procesos de sistematización de información que permitan cumplir tal empresa. Lo mencionado con anterioridad, confirma, en efecto, el carácter empírico-analítico que posee este estudio.

2.2. LAS CORRIENTES NEOPOSITIVISTAS EN LA DISCIPLINA GEOGRÁFICA

Terminada la descripción del tipo de ciencia que sustenta esta investigación, llegó el momento de concentrar la discusión en torno a la ruta epistemológica que toma este documento. En este sentido, el presente trabajo de grado se encuentra adscrito a las corrientes neopositivistas, las cuales afirman que la ciencia solo se ocupa de aquellos enunciados que puedan ser sometidos a procesos rigurosos de análisis lógico y verificación empírica[20]. Estos lineamientos científicos, formulados por los autores del Círculo de Viena en 1924, pretendían construir todo un sistema fisicalista para la producción de leyes y teorías, siguiendo estrictos parámetros de objetividad y neutralidad. Por esta razón, los seguidores del positivismo lógico rechazaron los enunciados filosóficos originados desde la metafísica, debido a que no tenían una conexión directa con los hechos del mundo observable.

Según Delgado[21], la discusión en torno al problema analítico de la inducción y la deducción se constituyó, en efecto, en uno de los temas más controversiales al interior del Círculo de Viena. Autores como Karl Popper (1902-1994) y Ludwig Wittgenstein (1889-1951), formularon fuertes críticas a la noción neopositivista que argumentaba sobre la posibilidad de extraer enunciados generales a partir de casos particulares, debido a que ello implicaba analizar todos los posibles escenarios del problema objeto de estudio, lo cual era imposible de realizar dadas las distintas restricciones teórico-metodológicas existentes. De ahí, que la mayoría de científicos adscritos

[20] DELGADO MAHECHA, Ovidio. La geografía como ciencia espacial. En: Debates sobre el espacio en la geografía contemporánea. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2003. p. 34-35
[21] Ibid., p. 35

a las vertientes del positivismo lógico, optaran por utilizar una ruta hipotético-deductiva en sus investigaciones. lo que permitió la elaboración de varias hipótesis para su contrastación crítica.

De esta manera, el método hipotético-deductivo se convirtió en la herramienta central de todas aquellas disciplinas del conocimiento adscritas a las corrientes neopositivistas. En palabras de Enrique de La Garza[22], la fuerza que tomó el razonamiento deductivo a mediados del siglo XX, explica el deseo de la mayoría de autores por construir un sistema científico enmarcado en los cánones de la deducción, lo cual tuvo un impacto significativo en la forma de hacer ciencia. En efecto, gran parte de los proyectos de investigación de la época, comenzaron a estudiar casos específicos de aplicación a partir de modelos y teorías generales ya establecidas, con la idea de identificar la validez de tales enunciados en los casos abordados. Este escenario facilitó el desarrollo de múltiples técnicas de sistematización de datos e información, bajo la premisa de que con ellas se lograba la contrastación crítica de las hipótesis elaboradas sobre el fenómeno objeto de indagación[23].

Como se mencionó con anterioridad, el presente trabajo de grado se inscribe en las tendencias neopositivistas de la ciencia, dado que esta investigación pretende aplicar la propuesta teórica formulada por François Ascher en un caso particular asociado al contexto regional. Se espera, por tanto, conocer si la Zona Franca del Pacífico participa en la emergencia de lo que el autor antes citado denominó como la *metápolis*, para lo cual se elabora una hipótesis al respecto y, con base en la misma, se define un conjunto de procesos para la verificación de tal proposición; ítems que serán descritos con mayor profundidad en la parte metodológica de este documento. De esta forma, se busca tener un conocimiento general sobre las dinámicas socioeconómicas y territoriales que viene impulsando el fenómeno de la globalización, estudiando para tal efecto un caso particular relacionado con el proceso de metropolización entre Cali y Palmira.

En aras de conocer la influencia que ha tenido el positivismo lógico en la disciplina geográfica, se elabora un recorrido histórico sobre la manera en la cual los geógrafos han incorporado los lineamientos neopositivistas en sus problemas de investigación. Lo anterior permitirá identificar varios aspectos de relevancia para el desarrollo de este documento, tales como: las principales discusiones epistemológicas acaecidas en torno al objeto de estudio de la geografía; el origen de determinados conceptos que, hasta el día de hoy, utilizan los profesionales de la disciplina; la adquisición y el mejoramiento de algunas técnicas que le dieron pertinencia social al campo geográfico, entre otros ítems.

2.2.1. La geografía, ¿una ciencia excepcional?

La geografía no siempre tuvo como objeto de estudio al espacio; particularidad epistemológica que permaneció intacta, por lo menos, hasta mediados del siglo XX. En efecto, el interés de la disciplina en aquella época, giraba en torno a la mera clasificación y descripción de los hechos

[22] GARZA TOLEDO, Enrique de la. El positivismo: polémica y crisis. Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana (UAM), 1985. p. 1-3
[23] Ibid., p. 3

que sucedían en determinadas áreas de la superficie terrestre, ignorando en dicho proceso las múltiples relaciones espaciales que establecía la sociedad con su entorno inmediato[24]. De esta forma, el enfoque idiográfico consideró a la geografía como una ciencia cuya función principal era investigar exclusivamente los fenómenos "*únicos*" y "*singulares*" asociados a las regiones, por lo cual el trabajo de los geógrafos era proporcionar una detallada caracterización y síntesis de tales aspectos normativos.

Según Delgado[25], la geografía idiográfica solo se interesó por los fenómenos contenidos en el espacio, más no se preocupó por teorizar sobre el espacio mismo. Tal postura epistemológica, se presentó debido a que los geógrafos de la época tomaron prestado el concepto de "*espacio absoluto*" de las ciencias naturales, el cual estriba en la independencia del espacio con relación a los objetos o hechos que se producen en él. De esta forma, los profesionales de la disciplina solo mostraron interés por los atributos singulares de las regiones, ya que daban por sentado la veracidad de los argumentos expuestos en torno al término de "espacio absoluto". Se puede decir, siguiendo los planteamientos de Buzai y García de León[26], que las nociones de "paisaje", "lugar" y "entorno" fueron las de mayor uso en la geografía regional, aunque se emplearon más como sinónimos que como cuerpos teóricos que aludían a realidades diferentes.

Geógrafos como Alfred Hettner (1859-1947) y Richard Hartshorne (1899-1992), fueron los que, a través de sus publicaciones académicas, ayudaron a consolidar la perspectiva idiográfica en la disciplina. En efecto, estos dos autores defendieron el carácter descriptivo y clasificatorio de la geografía, asignándole la tarea de estudiar, de una manera precisa y ordenada, los atributos más importantes de las regiones – dígase, por ejemplo, las condiciones del suelo, el clima, las tasas demográficas, el ritmo de urbanización, la economía, entre otros –. Uno de los aspectos más relevantes de los estudios idiográficos producidos en aquella época, era la posibilidad que existía para hacer comparaciones entre las regiones de interés, lo cual permitía la identificación de similitudes y diferencias entre los casos abordados. Sin embargo, se hacía hincapié en que cada región era "*única*" y "*singular*", debido a que ninguna zona de la superficie terrestre tiene los mismos elementos constitutivos.

Por tal razón, Hartshorne expresó, con contundencia, que hablar de principios generales en la geografía era un tema poco relevante y pertinente, pues el objeto de estudio de esta disciplina se enmarca en hechos "*únicos*" e "*irrepetibles*", que no permiten la sistematización o aplicación de modelos y leyes de carácter universal[27]. Además de la influencia que tuvo el concepto de "espacio absoluto" en el enfoque idiográfico, se debe destacar también la enorme repercusión que alcanzaron los trabajos teóricos de Immanuel Kant (1724-1804) en dicha perspectiva. Este

---

[24] DELGADO MAHECHA, Ovidio. La geografía regional: paisajes, lugares, áreas en vez de espacio. En: Debates sobre el espacio en la geografía contemporánea. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2003. p. 23-24

[25] Ibid., p. 25

[26] BUZAI, Gustavo D. & GARCÍA DE LEÓN, Armando. Balance y actualidad de la geografía cuantitativa. En: Geografía, geotecnología y análisis espacial: tendencias, métodos y aplicaciones. Madrid, España: Universidad Autónoma de Madrid, 2015. p. 31-32

[27] DELGADO MAHECHA, Ovidio (2003). Op. Cit., p. 27-28

autor, quien ejerció como docente de geografía en la antigua Universidad de Königsberg, hizo una clasificación de las ciencias de acuerdo con su utilidad y objeto de estudio. En ella, colocó a la disciplina geográfica y a la historia como campos del conocimiento que tienen como misión describir y narrar los fenómenos que ocurren en el espacio y en el tiempo respectivamente[28].

En consecuencia, la geografía recibió el carácter de ciencia excepcional, por lo cual su función se limitó a la identificación, clasificación y descripción de todos aquellos aspectos "*singulares*", "*heterogéneos*" y "*únicos*" producidos en el espacio. Tal tesis kantiana, se convirtió, en efecto, en la base epistemológica de la geografía idiográfica o regional, consolidando de esta manera la idea que argumentaba sobre la imposibilidad de la disciplina de proponer modelos o teorías de orden general. Sin embargo, a mediados del siglo XX, estalla una profunda crisis al interior de la geografía idiográfica; hecho que cuestionará su pertinencia como área del conocimiento. En efecto, el poco interés que manifestaron los profesionales de la disciplina por la rigurosidad teórica y metodológica, dejó rezagada a la geografía de los principales avances científicos que se comenzaron a producir a partir de la década de 1950.

Según Delgado[29], los claustros universitarios se convirtieron en los únicos espacios en los que la geografía idiográfica logró poner en práctica sus pilares teórico-metodológicos. No obstante, se debe resaltar que también en dichos lugares se formularon una diversidad de interrogantes que cuestionaban su pertinencia como campo del conocimiento, dada la poca utilidad y, por lo tanto, la baja demanda social que tenían sus estudios. Esta situación provocó, por ejemplo, la cancelación del programa académico de geografía de la Universidad de Harvard en 1948[30], lo que dejó en evidencia la profunda crisis que atravesaba el enfoque regional de la disciplina. Si en Estados Unidos el panorama no era muy alentador para el quehacer geográfico, en Europa tampoco se presentaba un entorno favorable para la disciplina. En efecto, círculos académicos de Alemania comenzaron a identificar, en la década de 1960, un agotamiento general de todos los fundamentos teóricos de la geografía regional, lo cual puso en duda su permanencia dentro de las instituciones de educación superior*.

A mediados del siglo XX, el contexto de posguerra facilitó el desarrollo científico y tecnológico de múltiples áreas del conocimiento, lo cual permitió, en efecto, la consolidación de los pilares epistemológicos asociados al neopositivismo[31]. Como consecuencia de lo anterior, las distintas ciencias comenzaron a promover un nuevo lenguaje científico orientado hacia la cuantificación y sistematización de datos e información, con la finalidad de establecer teorías y modelos de predicción que lograran explicar, de una forma adecuada y objetiva, sus diferentes problemas

---

[28] SCHAEFER K., Fred. Excepcionalismo en geografía: un análisis metodológico. Traducción de Horacio Capel. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1998. p. 44-48

[29] DELGADO MAHECHA, Ovidio (2003). Op. Cit., p. 30

[30] Ibid., p. 30

[*] Se debe mencionar que en Europa ejerció una importante influencia la geografía regional y del paisaje postulada por el francés Paul Vidal de La Blache (1845-1918), cuyos pilares teóricos permanecieron sin discusión alguna hasta finales de la década de 1970. Será en Alemania donde se formulen los primeros cuestionamientos sobre las limitaciones teórico-metodológicas de la geografía regional.

[31] BUZAI, Gustavo D. & GARCÍA DE LEÓN, Armando (2015). Op. Cit., p. 33

de investigación. Dicho panorama científico, sacudió los postulados teórico-metodológicos del enfoque regional, hecho que posibilitó la emergencia de nuevas herramientas epistemológicas en la disciplina geográfica, dándole así el carácter de ciencia espacial.

2.2.2. El nuevo lenguaje científico de la disciplina geográfica

En 1953, la revista "Annals of the Association of American Geographers" publicó el artículo del geógrafo alemán Fred Kurt Schaefer (1904-1953) denominado "*Exceptionalism in Geography: A Methodological Examination*". En dicho artículo, el autor antes citado desarrolló una serie de críticas al enfoque idiográfico de la disciplina, alegando que sus resultados científicos carecían de cualquier sustento teórico-metodológico. Según Schaefer[32], los geógrafos de aquella época se habían preocupado más por realizar clasificaciones o taxonomías de ciertos atributos de la superficie terrestre, que por encontrar las posibles relaciones causales que explicaban dichos fenómenos; hecho que limitaba la capacidad de la disciplina de formular, al menos, conexiones hipotético-deductivas sobre sus temas de estudio.

El interés principal de Schaefer era demostrar que la geografía tenía la capacidad de producir teorías y modelos abstractos sobre la distribución espacial de los fenómenos; pretensión que exigía la construcción de un nuevo discurso científico organizado en torno al método hipotético-deductivo común a todas las ciencias del conocimiento. Para lograr dicho objetivo, la geografía debía superar su equivocada pretensión de disciplina "*única*" y "*excepcional*"; y propender, en cambio, por el desarrollo de un cuerpo teórico-metodológico que tuviera como fin la búsqueda continúa de explicaciones racionales y objetivas acerca de sus problemas de estudio. Además de lo anterior, Schaefer argumentó que los asuntos que analiza la geografía son los referentes al espacio, por lo cual los geógrafos están llamados a formar una verdadera disciplina científica que explique, de una manera sistemática, los patrones de distribución espacial que adquieren las diversas actividades socioeconómicas que realizan los seres humanos[33].

A partir de las ideas expresadas por Schaefer, la geografía entró en una auténtica "revolución científica" que transformó profundamente las bases epistemológicas de la disciplina. En efecto, los geógrafos comenzaron a teorizar formalmente sobre el concepto de espacio, dando origen a un nuevo paradigma científico dentro de la disciplina que se conoció con el nombre de ciencia espacial. En esta fase, la categoría de análisis era el espacio, el cual fue entendido como una estructura compleja caracterizada por presentar un alto grado de interacción espacial entre los diferentes individuos ubicados en tal realidad[34]; situación que, una vez traducida en el espacio, permitía explicar los patrones de distribución relacionados con las actividades del hombre.

De esta forma, la nueva geografía centró su interés en la organización espacial, particularidad que era susceptible de ser estudiada mediante la aplicación sistemática de hipótesis o modelos teóricos, los cuales permitían obtener una explicación racional, objetiva y simplificada del tema

---

[32] SCHAEFER K., Fred (1998). Op. Cit., p. 37
[33] DELGADO MAHECHA, Ovidio (2003). Op. Cit., p. 35
[34] Ibid., p. 35-36

objeto de investigación. Este nuevo estatus científico, exigía la construcción de un conjunto de conocimientos interdisciplinares al interior de la ciencia geográfica, por lo cual los profesionales de este campo tuvieron que comprender y adaptar diferentes conceptos provenientes de otras áreas del saber, tales como: la matemática, la física, la estadística y, sobre todo, la economía[35].

Un ejemplo de lo mencionado con anterioridad, lo puede representar el trabajo académico del geógrafo estadounidense William Warntz (1922-1988), quien introdujo, en la década de 1950, los modelos de gravedad y de potencial de interacción en el área geográfica[36]. Tales modelos teóricos, formulados desde los postulados clásicos de la física newtoniana, pretendían explicar la interacción espacial que se produce entre los centros poblados de una localidad específica, observando para tal efecto variables relacionadas con la distancia, el grado de especialización económica que tenían dichos lugares, el número de habitantes, entre otros ítems. Según Buzai y García de León[37], la construcción de modelos teóricos generalizables se convirtió en una de las tendencias más importantes dentro del nuevo discurso geográfico, ya que proporcionaban una visión racional, ordenada y simplificada de la realidad espacial objeto de estudio.

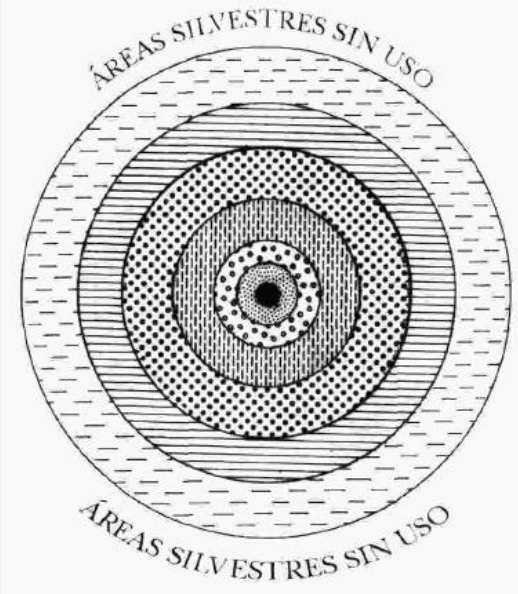
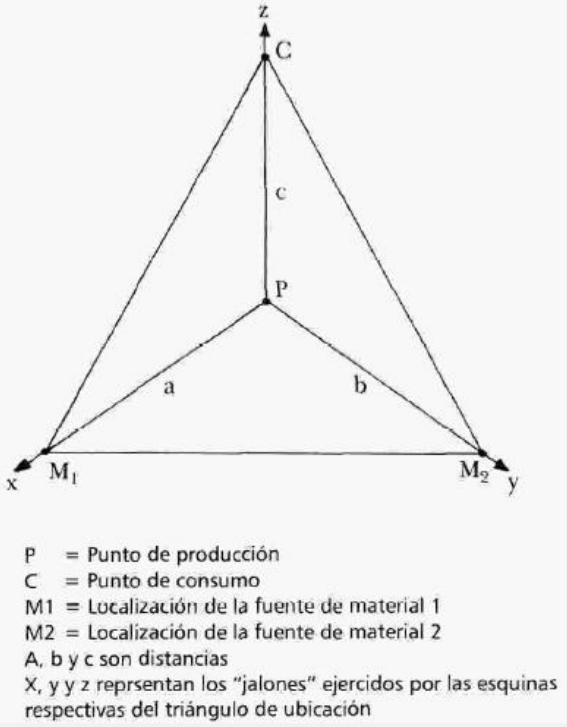
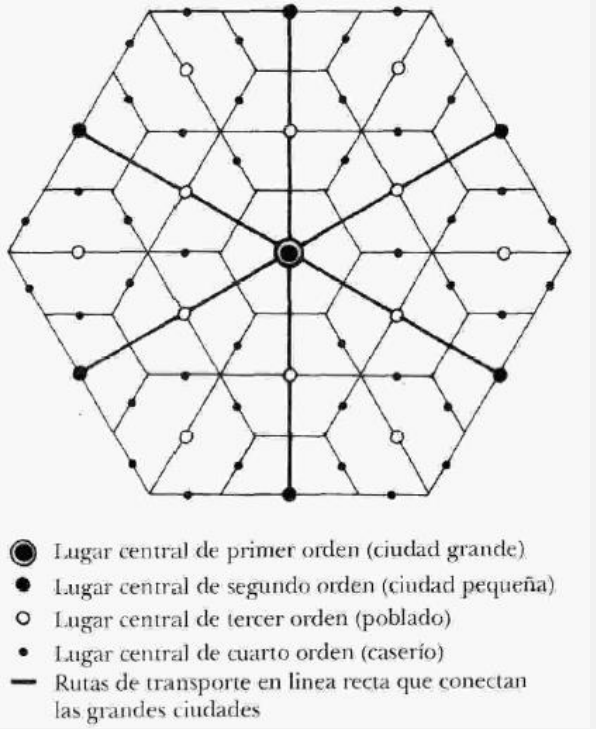
La geografía como ciencia espacial se consolidó a lo largo de la década de 1950 gracias a los trabajos de geógrafos como William Garrison (1924-2015), Edward Ullman (1912-1976), Peter Haggett (1933-) y Richard Chorley (1927-2002), quienes impulsaron el desarrollo de múltiples herramientas teórico-metodológicas dentro de la disciplina geográfica. Se puede decir, de una manera general, que dichas contribuciones buscaron fortalecer el proceso de análisis espacial que los geógrafos realizaban en torno a los fenómenos urbano-regionales, proporcionándoles estudios que teorizaban sobre varios temas de interés, entre los que se destacan: la geometría de redes, la sistematización de información espacial a través de programas computacionales, la utilización de medidas de regresión estadística en casos particulares, entre otros aspectos[38]. Este nuevo discurso científico, altamente cuantitativo y especializado, representó un gran reto epistemológico para los profesionales de la disciplina, los cuales comenzaron a usar términos más abstractos y complejos propios del contexto paradigmático de la época.

Otra de las características más importantes de la ciencia espacial, fue el interés que enseñaron los geógrafos de la época por los trabajos clásicos de Von Thünen (1783-1850), Alfred Weber (1868-1958) y Walter Christaller (1893-1969). Dichos autores formularon los primeros modelos teóricos sobre la localización diferencial de las actividades agrícolas, industriales y de servicios que realizan los seres humanos (ver Figura 1). Estos modelos de carácter normativo, aparecen con la finalidad de ofrecer una explicación objetiva sobre la racionalidad económica que utilizan los sujetos al momento de localizar una determinada actividad en el espacio; agentes sociales que buscan obtener el máximo beneficio posible empleando el mínimo esfuerzo.

---

[35] Ibid., p. 33-35
[36] Ibid., p. 34
[37] BUZAI, Gustavo D. & GARCÍA DE LEÓN, Armando (2015). Op. Cit., p. 34
[38] DELGADO MAHECHA, Ovidio (2003). Op. Cit., p. 34-37

Figura 1. Principales modelos espaciales de la teoría locacional.

Modelo de Von Thünen	Modelo de Alfred Weber	Modelo de Walter Christaller
		
El modelo propuesto por el alemán Von Thünen hace énfasis en la distribución espacial de los usos agrícolas. Dado un entorno isotrópico y aislado, las labores productivas asociadas al sector primario de la economía, tenderán a localizarse en sectores próximos al mercado central, con la finalidad de obtener rendimientos financieros más favorables.	El modelo propuesto por el alemán Alfred Weber está asociado con la localización de las actividades industriales. Dicho modelo teórico, publicado en 1909, establece que las labores productivas del sector industrial tenderán a ubicarse en aquellos espacios (puntos) que representen costos mínimos en relación con el transporte, la mano de obra y la aglomeración empresarial.	El modelo propuesto por el alemán Walter Christaller intenta explicar la distribución y jerarquía de los espacios urbanos a partir de los diferentes servicios que éstos ofrecen. En dicho modelo teórico, publicado en 1933, las ciudades son vistas como centros estratégicos que tienen como función principal abastecer de bienes y servicios a su propia población y a la que se encuentra ubicada en sus áreas de influencia.

Fuente: Elaboración propia con base en DELGADO MAHECHA, Ovidio (2003). Op. Cit., p. 58-63

Se puede decir, de manera general, que los modelos espaciales propuestos por los alemanes Von Thünen, Alfred Weber y Walter Christaller tenían como finalidad ofrecer una aproximación analítica sobre los factores que inciden en la localización de las actividades socioeconómicas. Para lograr este propósito, los autores antes citados definieron una serie de criterios operativos para la construcción de tales modelos teóricos, entre los que se destacan los siguientes: **1)** se consideró al espacio como una *llanura isotrópica*, es decir, como un medio físico homogéneo; **2)** los agentes sociales – personas o compañías – se distribuyen de forma racional y uniforme sobre el espacio, buscando siempre el máximo beneficio posible; **3)** los centros de producción y consumo están localizados en determinados puntos de la superficie terrestre; y **4)** la distancia desempeña un papel decisivo en las labores productivas, al favorecer o limitar los rendimientos financieros obtenidos en dichas faenas económicas[39].

Se debe aclarar que algunos de los criterios considerados para la construcción de los modelos teóricos antes descritos, eran tratados como factores constantes y otros adquirían un carácter dinámico o variable*. De acuerdo con los planteamientos de Delgado[40], la mayoría de modelos espaciales sostuvieron que la distancia era una variable determinante para el desarrollo de las distintas actividades productivas del hombre, debido a que los costos monetarios relacionados con el transporte de bienes y servicios aumentan proporcionalmente con la distancia, situación que puede afectar los rendimientos económicos obtenidos en dichas labores. De esta manera, los modelos normativos asociados a la teoría locacional, se preocuparon por explicar, a través de la simplificación de la realidad, cómo la fricción de la distancia influye en el proceso de toma de decisiones espaciales de los seres humanos.

En este punto, vale la pena resaltar algunos parámetros constitutivos del modelo de Weber, el cual estriba en la localización óptima de las actividades industriales. Para el autor alemán antes citado, los costos de transporte, tanto de materias primas como de productos manufacturados, determinan el emplazamiento de las empresas pertenecientes al sector fabril de la economía. Utilizando el concepto de líneas isodapanas**, Weber manifestó que la localización idónea de cualquier industria sería aquella que permita minimizar los costos de desplazamiento entre los puntos de extracción de las materias primas, las instalaciones de la compañía y los centros de consumo. La situación anterior, Weber la esquematizó empleando el "*triángulo de localización*" desarrollado por el ingeniero y economista alemán Carl Wilhelm Launhardt (1832-1918), quien fue el primero en abordar, en 1885, el problema locacional de la industria desde la perspectiva de la ingeniería civil y del transporte[41].

---

[39] Ibid., p. 58-64

(*) Un parámetro constante hace referencia a un factor o magnitud que no cambia con el paso del tiempo, por lo cual se trata de un valor permanente o predeterminado. Una variable, por el contrario, se relaciona con aquellos criterios que pueden tomar distintos valores dependiendo de la dinámica del medio.

[40] Ibid., p. 63-64

(**) Las isodapanas son líneas que unen puntos espaciales con igual costo de transporte.

[41] GAGO GARCÍA, Cándida & SERRANO CAMBRONERO, María Milagros. Nuevas herramientas para la construcción de modelos de organización territorial en función del transporte. *Papeles de Geografía*. 2002, nro. 36, pp. 63-67

Se debe mencionar que Weber tuvo en cuenta otros criterios para la construcción de su modelo teórico. En efecto, el autor alemán afirmó que las economías de aglomeración también pueden ayudar a reducir los costos operativos de las industrias, al promover la concentración espacial de compañías que comparten recursos y conocimientos, aumentando de esta forma la eficacia de las faenas productivas que desarrollan dichas empresas. De acuerdo con Viladecans[42], las ideas expresadas por Weber sobre las ventajas económicas de la concentración empresarial, tienen como antecedente histórico los trabajos teóricos del economista Alfred Marshall (1842-1924), quien propuso, en 1890, el término "distritos industriales"; tal concepto, hace referencia a aquellos sectores que presentan una alta concentración de compañías dedicadas a labores fabriles, situación que facilita la generación de innovación dentro de las compañías localizadas en dichas áreas geográficas.

Contrario al modelo normativo sobre usos agrícolas de Von Thünen, Weber reconoció que las materias primas pueden tener una localización diferencial en el espacio, debido a que algunos de estos recursos se encuentran ubicados en determinados puntos de la superficie terrestre –hierro y carbón por ejemplo –, en tanto que otros son ubicuos, tales como el agua, las piedras, la arena, etc. Bajo estas condiciones, Weber puntualizó que el mejor emplazamiento para una industria sería aquel que represente, como se expuso anteriormente, unos costos mínimos de operación, lo cual se logra mediante la gestión de otros factores como el precio de la mano de obra[43]. En general, se puede decir que tanto Von Thünen como Weber parten del supuesto de que el ser humano siempre toma decisiones espaciales de una manera racional y estratégica, basándose en datos ordenados y completos sobre dichos temas de interés[44].

Ahora bien, en cuanto al modelo teórico desarrollado por el geógrafo alemán Walter Christaller, se puede decir que se encuentra relacionado con la localización y distribución de los servicios de carácter urbano-regional. Observando las particularidades socioeconómicas del sistema de asentamientos del sur de Alemania, Christaller planteó, en 1933, su tesis acerca de los lugares centrales, la cual pretende explicar el tamaño y la distribución de los espacios urbanos a partir de su especialización económica; esto es, la capacidad funcional que poseen dichos territorios para ofrecer y suministrar determinados bienes y servicios[45]. Por tanto, las ciudades adoptan, desde la perspectiva de Christaller, el papel de centros de intercambio que tienen como función principal abastecer de todo tipo de productos a su entorno inmediato o *hinterland**.

Además de lo anterior, Christaller propone los conceptos de "*umbral de demanda*" y "*rango de un bien*" como factores explicativos de su modelo normativo. En cuanto al primer término antes

---

[42] VILADECANS MARSAL, Elisabet. El papel de las economías de aglomeración en la localización de las actividades industriales: un análisis al caso español. Tesis doctoral para la obtención del título de Doctora en Ciencias Económicas y Empresariales. Barcelona: Universitat de Barcelona, 1999. p. 29-32

[43] DELGADO MAHECHA, Ovidio (2003). Op. Cit., p. 59-61

[44] Ibid., p. 63-65

[45] SEGRELLES SERRANO, José Antonio. Los factores de localización de las actividades económicas y la interrelación economía-espacio. Alicante: Universitat d'Alacant, *s/f*. p. 20-24

(*) El concepto *"hinterland"* se puede definir como aquel territorio organizado por una ciudad central, y en donde se producen ciertos vínculos socioeconómicos entre los asentamientos participes de tal dinámica.

descrito, el geógrafo alemán afirma que para estimular la creación u oferta de un determinado bien o servicio, se requiere un mínimo de población para que dichas actividades sean rentables económicamente. Bajo este principio rector, es lógico pensar que los servicios especializados solo estarán disponibles en las grandes ciudades, dado que los centros poblados de categoría menor no cuentan con la demanda suficiente para el desarrollo de tales labores. Esta situación deja en evidencia que los diferentes espacios urbanos se organizan siguiendo una especie de jerarquía funcional, donde las actividades más especializadas se concentran en aquellas urbes de mayor tamaño y complejidad.

En cuanto al parámetro "*rango de un bien*", Christaller lo definió como la distancia máxima que está dispuesta a recorrer la población para obtener un determinado producto o servicio. Según Delgado[46], los dos factores descritos con anterioridad – *umbral de demanda* y *rango o alcance de un bien* – permiten identificar y delimitar las diferentes "áreas de mercado" que atienden los centros urbanos de mayor complejidad funcional. Para esquematizar y simplificar tal realidad, Christaller utiliza una serie de triángulos equiláteros que tienden a formar gráficos hexagonales (ver Figura 1); estructuras geométricas que ayudan a representar, de acuerdo con el geógrafo alemán, las diversas relaciones socioeconómicas que entretejen las grandes ciudades con sus respectivas áreas de influencia. Se puede decir, por tanto, que el modelo teórico de Christaller, ofrece una explicación normativa sobre los procesos de articulación territorial que se producen entre los diferentes centros poblados de un sistema urbano-regional.

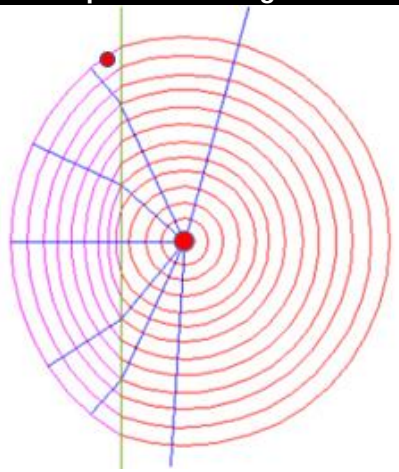
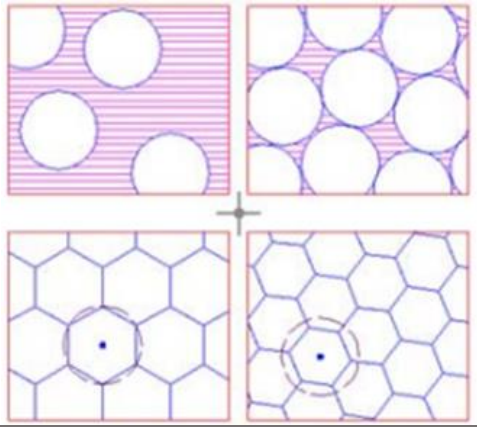
Según Buzai y García de León[47], los modelos normativos propuestos por Von Thünen, Weber y Christaller tenían como objetivo ofrecer una explicación analítica sobre los diferentes factores socioeconómicos que inciden en la localización de las actividades humanas. Tales postulados teóricos, ejercieron una gran influencia en el pensamiento geográfico del siglo pasado, lo cual permitió el desarrollo de múltiples estudios que pretendían discutir, ampliar y reformar algunos de los lineamientos conceptuales incorporados en los trabajos de los autores antes descritos[48]. De esta manera, personajes como Tord Folkeson Palander (1902-1972), August Lösch (1906-1945), Edward Ullman (1912-1976), Chauncy D. Harris (1914-2003), Walter Isard (1919-2010), entre otros, comenzaron a publicar sus propios modelos teóricos sobre los patrones espaciales que enseñaban las diferentes actividades productivas del hombre (ver Cuadro 1).

Los modelos relacionados en el Cuadro 1, intentaron superar las distintas limitaciones teórico-conceptuales que tenían los trabajos pioneros de Von Thünen, Weber y Christaller. Para lograr lo anterior, la mayoría de dichas propuestas incorporaron otros factores constitutivos – dígase, por ejemplo, tarifas de transporte diferenciales, la eficacia de las vías regionales, la distribución aleatoria de la población y de los centros de consumo, entre otros –, los cuales posibilitaron la construcción de modelos analíticos más cercanos a las dinámicas socioeconómicas originadas en el espacio.

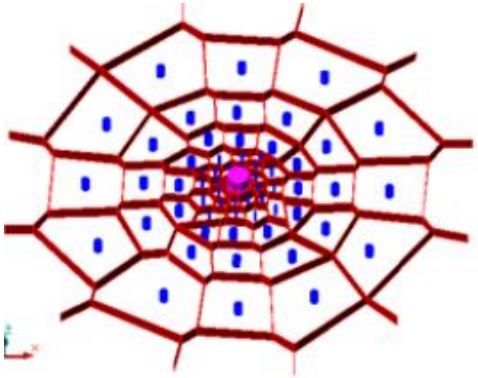
---

[46] DELGADO MAHECHA, Ovidio (2003). Op. Cit., p. 63
[47] BUZAI, Gustavo D. & GARCÍA DE LEÓN, Armando (2015). Op. Cit., p. 34-35
[48] GAGO GARCÍA, Cándida & SERRANO CAMBRONERO, María Milagros (2002). Op. Cit., p. 60-61

Cuadro 1. Otros modelos normativos relacionados con la teoría locacional.

Modelo	Autor	Descripción general	Representación gráfica
Teoría de las áreas de mercado para la actividad industrial (1935)	Tord Palander (1902-1972)	En su tesis doctoral titulada "*Beiträge zur Standortstheorie*", Palander elabora una serie de modelos geométricos y vectoriales con el objetivo de determinar las áreas de mercado para la distribución y comercialización de los productos industriales. Partiendo del supuesto de que el espacio es un medio homogéneo – isotrópico –, el economista sueco propone la existencia de dos centros de consumo localizados en distintos puntos de la superficie terrestre, en torno a los cuales se articulan las actividades de distribución y venta de las mercancías. De esta forma, Palander intenta elaborar una "teoría del equilibrio espacial", en donde cada industria instalada en el territorio, cuenta con zonas específicas para la comercialización de sus productos.	
Teoría Económica Espacial (1938)	August Lösch (1906-1945)	En 1938, August Lösch publica una serie de modelos teóricos hexagonales, con el objetivo de ofrecer una explicación analítica sobre los diferentes factores que inciden en la construcción de regiones económicas especializadas. Para el autor alemán antes citado, los puntos de producción agrícola e industrial deben estar estratégicamente conectados con los centros de consumo, ya que esto permite reducir los costos financieros asociados con el desplazamiento de mercancías. Así mismo, Lösch afirmó que el emplazamiento de los espacios urbanos es el resultado de la interrelación de diversos factores, entre los que se destacan, por ejemplo, las economías de escala y de aglomeración, los costos de transporte y la demanda de productos.	

Continuación del Cuadro 1.

Modelo	Autor	Descripción general	Representación gráfica
Teoría de los núcleos urbanos múltiples (1945)	Edward Ullman (1912-1976) & Chauncy Harris (1914-2003)	En 1945, los geógrafos Edward Ullman y Chauncy Harris publican su modelo teórico sobre la estructura interna de la ciudad. Dicha propuesta científica, afirma que los espacios urbanos se desarrollan en torno a múltiples núcleos funcionales, en lugar de hacerlo únicamente alrededor del centro tradicional – también conocido como Central Business District (CBD) –. Esta teoría presenta una estructura urbana configurada a partir de distintos núcleos, los cuales actúan como nuevas centralidades socioeconómicas complementarias al CBD. Según Ullman y Harris, cuanto mayor sea el tamaño de los espacios urbanos, mayor será el número de núcleos o polos existentes en tales lugares.	
Modelo regional de las actividades productivas (1956)	Walter Isard (1919-2010)	En 1956, Walter Isard publica su modelo teórico sobre el equilibrio económico regional. A través de dicha propuesta, el autor antes citado intentó encontrar la localización más "favorable" para las diferentes empresas, la cantidad necesaria de productos – *outputs* – que deben producir y el número correcto de factores – *inputs* – que tienen que emplear para obtener tales bienes. Su modelo normativo adquiere la forma de una red concéntrica de espacios urbanos gravitando alrededor de una gran ciudad, lo cual representa los diferentes procesos de complementariedad económica que se producen en un sistema urbano-regional.	

Fuente: Elaboración propia con base en SEGRELLES SERRANO, José Antonio (*s/f*). Op. Cit., p. 5-27

Los modelos teóricos esquematizados en el Cuadro 1, consideraron al espacio como un factor decisivo para el desarrollo de las diferentes actividades productivas del hombre. En este orden de ideas, autores como August Lösch y Walter Isard manifestaron, por ejemplo, que el espacio ejercía una importante influencia en los procesos económicos adelantados por el ser humano, al limitar o favorecer cualquier emplazamiento industrial dispuesto sobre la superficie terrestre. Ampliando la discusión en torno a esta última afirmación, varios autores que teorizaron acerca de las dinámicas locacionales, expresaron que una de las características más importantes del espacio era su capacidad para suministrar todos los recursos necesarios, tanto naturales como humanos*, para el funcionamiento sistemático de las actividades económicas[49]. Sin embargo, estos mismos autores advirtieron que dichos recursos no se hallan distribuidos de una manera uniforme por todo el espacio, por lo cual existen zonas que presentan una mayor concentración productiva en comparación con otras áreas del planeta.

Se puede decir, en términos generales, que los modelos normativos planteados por Palander, Isard y Lösch trataron de ofrecer una explicación sistemática sobre los diferentes factores que inciden en la construcción de regiones económicas especializadas y equilibradas. Es así como, a través de la selección de determinadas variables, estos autores buscaron elaborar un marco interpretativo en donde cada empresa o centro productor localizado en el espacio, contara con una zona de mercado específica para la distribución, comercialización y venta de los productos obtenidos, prestando especial atención en dichos análisis a la tríada distancia-tiempo-costo[50]. En este punto, el economista Walter Isard afirmó, por ejemplo, que los niveles de conectividad y accesibilidad que presenten las redes de transporte de un determinado lugar, pueden ayudar a reducir los costos operacionales de las compañías, al comunicar directamente los puntos de producción con los espacios de consumo, disminuyendo con esto los tiempos de movilización entre los sectores estratégicos del territorio[51].

Si bien es cierto que los modelos teóricos de Palander, Isard y Lösch abordaron distintos temas relacionados con la funcionalidad de los espacios urbanos, tales estudios no enseñaron mayor interés por caracterizar la estructura interna de las ciudades. En este sentido, trabajos teóricos como los elaborados por los geógrafos norteamericanos Edward Ullman y Chauncy D. Harris, cobran especial relevancia por sus valiosas aportaciones al debate científico originado en torno a la organización territorial de las urbes contemporáneas. Influenciados por los planteamientos de la Escuela de Sociología de la Universidad de Chicago[52], Ullman y Harris manifestaron que las ciudades crecen alrededor de múltiples núcleos urbanos, los cuales funcionan como polos complementarios al centro tradicional de dichos espacios (ver Cuadro 1).

(*) Los diferentes autores relacionados con la teoría locacional, consideraron al espacio como una fuente de recursos tanto naturales como humanos, incluyendo en tal afirmación a las distintas infraestructuras que la sociedad ha construido para satisfacer sus necesidades materiales.

[49] SEGRELLES SERRANO, José Antonio (*s/f*). Op. Cit., p. 1-3

[50] Ibid., p. 2-4

[51] VILADECANS MARSAL, Elisabet (1999). Op. Cit., p. 45-49

[52] AZPÚRUA GRUBER, Fernando Jesús. La Escuela de Chicago: sus aportaciones para la investigación en ciencias sociales. *Sapiens: Revista Universitaria de Investigación*. 2005. Vol. 6, nro. 2, pp. 26-27

De acuerdo con la tesis doctoral de María Crespo Blanco[53], el modelo teórico expuesto por los geógrafos norteamericanos Edward Ullman y Chauncy D. Harris, se basa en la premisa de que las grandes ciudades se desarrollan a partir de una *estructura urbana de tipo celular*, debido a la presencia de múltiples núcleos funcionales al interior de dichos espacios. Esta misma autora afirma, además, que el modelo descrito con anterioridad, fue uno de los primeros en reconocer la *morfología policéntrica* o *multinodal* que presentan la mayoría de urbes contemporáneas, al señalar que los procesos de crecimiento y expansión urbana se concentran, por lo general, en los nuevos polos de actividad socioeconómica[54]. En suma, la propuesta científica de Ullman y Harris también estudia la distribución espacial de los diferentes usos del suelo urbano, ya que ofrece un esquema interpretativo en donde cada tipo de actividad – industrial, residencial, etc. – se desarrolla en un sector específico de la ciudad.

Se debe mencionar que el modelo científico desarrollado por Ullman y Harris, incorporó varios lineamientos conceptuales anteriormente estudiados por los autores adscritos a la Escuela de Sociología de la Universidad de Chicago*. En este sentido, se destacan las obras académicas de Ernest W. Burgess (1886-1966) y Homer Hoyt (1895-1984), quienes presentaron, a lo largo de la década de 1930, una serie de modelos teóricos sobre la estructura interna de las grandes ciudades. De acuerdo con María Crespo[55], las propuestas de Burgess y Hoyt intentaron ofrecer un esquema analítico sobre los patrones de crecimiento y expansión urbana que experimentan las ciudades a través del tiempo, haciendo énfasis en que dichos procesos de urbanización se propagan desde las áreas centrales hacia las zonas periféricas de los territorios urbanos**. En contraste con lo anterior, Ullman y Harris argumentan que las ciudades no crecen únicamente alrededor del centro tradicional, sino que pueden expandirse, de manera simultánea, a través de múltiples núcleos dispuestos por toda la trama urbana.

---

[53] CRESPO BLANCO, María de la Concepción. Factores determinantes de la configuración del modelo urbano en el planeamiento urbanístico derivado: el caso de Barcelona. Tesis doctoral para optar por el título de Doctora en Gestión y Valoración Urbana y Arquitectónica. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya, 2012. p. 160-164

[54] Ibid., p. 163

(*) Se conoce con el nombre de "*Escuela de Chicago*" a una serie de trabajos teóricos desarrollados por varios docentes y estudiantes del Departamento de Sociología de la Universidad de Chicago, los cuales fueron publicados entre los años 1915 y 1940. Desde una perspectiva teórica cercana a los postulados del pragmatismo de John Dewey (1859-1952) y del interaccionismo simbólico, estos autores analizaron el proceso de expansión territorial que presentó la ciudad de Chicago en las primeras décadas del siglo XX, y los problemas sociales que dicho fenómeno de crecimiento trajo consigo – delincuencia, pobreza, marginación, etc. – Entre las herramientas metodológicas que utilizaron los sociólogos de la Escuela de Chicago, se encuentran, por ejemplo, la etnografía, la exploración de fuentes documentales primarias y secundarias, la sistematización de datos estadísticos, entre otras.

[55] CRESPO BLANCO, María de la Concepción (2012). Op. Cit., 161-163

(**) Aunque los modelos teóricos planteados por Burgess y Hoyt se concentran en explicar los procesos de crecimiento y expansión urbana de las ciudades, dichas propuestas tienen diferencias conceptuales respecto al tema. En efecto, mientras E. Burgess afirma que la ciudad se expande desde el centro hacia la periferia en forma de anillos concéntricos; Hoyt, por el contrario, argumenta que tal proceso sigue una morfología a la manera de ejes radiales, donde la actividad residencial se localiza a lo largo de las rutas de transporte.

Si bien es cierto que los modelos científicos descritos con anterioridad permitieron el desarrollo de múltiples conceptos relacionados con la geografía económica y urbana, dichos trabajos no estuvieron exentos de críticas por la forma en la que abordaron ciertos aspectos de la realidad socioeconómica y territorial del ser humano. En este sentido, diferentes autores cuestionaron, por ejemplo, la premisa que consideraba al hombre como un *homo economicus*, es decir, como un individuo que conoce y maneja a la perfección las dinámicas del mercado capitalista, y cuyo objetivo es alcanzar excelentes utilidades en sus distintos negocios[56]. Al respecto, Walter Isard aseguró que, por lo general, los agentes económicos toman decisiones espaciales basándose en datos incompletos sobre el comportamiento de los mercados; hecho que permite evidenciar que las empresas no se localizan en áreas "óptimas" o "perfectas", sino que buscan instalarse en zonas que faciliten el desarrollo satisfactorio de sus labores productivas[57].

Sin embargo, no fue hasta la publicación de los trabajos teóricos del geógrafo norteamericano Julian Wolpert (1932-), que se comenzó a introducir el comportamiento de los agentes sociales en los diferentes modelamientos científicos. Desde una perspectiva cuantitativa y sistemática, Wolpert propuso, en 1964, una teoría general sobre la localización de las actividades agrícolas, en donde estableció como variable fundamental la conducta de los agricultores al momento de elegir el tipo de cultivo para explotar económicamente[58]. Así mismo, este autor consideró otros criterios para la construcción de su modelo teórico, entre los que se destacan, por ejemplo, los métodos que utiliza el ser humano para acceder a la información, el conocimiento limitado que tiene el hombre sobre las distintas dinámicas del mercado, la incorporación de un principio de incertidumbre en las decisiones humanas, entre otros factores. Bajo estas premisas, J. Wolpert afirmó que las decisiones económicas que toman los agricultores pueden afectar la estructura territorial de los espacios rurales[59].

Como se puede observar, la geografía de corte neopositivista se preocupó por ofrecer estudios de mayor valor científico, incorporando para tal efecto una diversidad de herramientas teórico-metodológicas enmarcadas en los cánones de las corrientes hipotético-deductivas. El principal interés de los geógrafos adscritos a esta epistemología, era elaborar diferentes investigaciones que resultaran útiles y estratégicas para la sociedad, con la perspectiva de que sus resultados fueran empleados en programas estatales de intervención territorial. Según Buzai y García de León[60], la disciplina definió al espacio como su objeto de estudio, por lo cual se produjeron una multitud de trabajos científicos que teorizaban en torno a los patrones de distribución espacial que adquirían las actividades humanas. Además de lo anterior, estos dos autores afirman que la disciplina geográfica alcanzó un estatus de ciencia interdisciplinaria, al asimilar e integrar en sus proyectos de investigación varios conceptos provenientes de otras áreas del conocimiento.

---

[56] DELGADO MAHECHA, Ovidio (2003). Op. Cit., p. 63
[57] SEGRELLES SERRANO, José Antonio (*s/f*). Op. Cit., p. 26
[58] Ibid., p. 25-26
[59] MARRÓN GAITE, María Jesús. La difusión de innovaciones desde una perspectiva geográfica: principales tendencias. Estudios Geográficos. 2001. Vol. LXII, nro. 245, pp. 697-698
[60] BUZAI, Gustavo D. & GARCÍA DE LEÓN, Armando (2015). Op. Cit., p. 34-35

2.2.3. Los conceptos de región y territorio en el nuevo discurso geográfico

A pesar de las críticas que formularon los geógrafos neopositivistas en contra de los principios teóricos del enfoque idiográfico de la disciplina, éstos no desecharon por completo los estudios elaborados en el seno de dicha perspectiva científica. Al respecto, Fred K. Schaefer[61] ya había advertido que tales investigaciones geográficas contenían material muy valioso sobre algunos aspectos de las regiones, pese a su carácter estrictamente clasificatorio y descriptivo. Dado el interés por construir una disciplina basada en postulados verdaderamente científicos, distintos conceptos utilizados por los geógrafos regionales, fueron objeto de una radical transformación por parte de los autores adscritos al nuevo discurso paradigmático. En este sentido, se puede mencionar el término de "región", el cual adquirió un sentido más analítico e instrumentalista a partir de la década de 1950.

Si en la perspectiva idiográfica el término de región era considerado como una unidad espacial ya establecida, cuyas características se asumían como "únicas" e "irrepetibles"; en el enfoque neopositivista, por el contrario, se partía del supuesto de que la región se construía y delimitaba a través de la utilización de diferentes herramientas científicas. Esta postura teórica promovida por los geógrafos cuantitativos, se encontraba relacionada con el contexto global de mediados del siglo XX; época en la cual los Estados-nación promovieron distintas políticas de desarrollo para reconstruir sus territorios después de terminada la Segunda Guerra Mundial. De acuerdo con Luis Llanos[62], una vez finalizado el conflicto bélico antes señalado, la mayoría de naciones que participaron en dicha confrontación, impulsaron la creación y constitución de regiones al interior de sus límites político-administrativos; estrategia gubernamental que se convirtió en el eje fundamental de las llamadas políticas proteccionistas*.

Bajo un panorama económico asociado con políticas de bienestar, las regiones adquirieron un carácter estratégico e instrumentalista, ya que eran los espacios hacia los cuales iban dirigidas las inversiones estatales; sin embargo, antes de liberar cualquier recurso público, las naciones necesitaban conocer con exactitud cuáles eran los territorios que conformarían a las diferentes regiones, con el objetivo de direccionar adecuadamente los dineros del erario. A esta demanda social, la geografía trató de responder con estudios elaborados a partir de técnicas estadísticas y cartográficas, propiciando de esta manera la producción de distintos trabajos científicos que buscaban definir y precisar los límites espaciales de las regiones, las cuales, dependiendo del método utilizado, podían adquirir varias denominaciones, tales como nodales, funcionales, etc.

---

[61] SCHAEFER K., Fred (1998). Op. Cit., p. 16

[62] LLANOS HERNÁNDEZ, Luis. El concepto del territorio y la investigación en las ciencias sociales. *Agricultura, sociedad y desarrollo*. 2010. Vol. 7, nro. 3, pp. 209

(*) El proteccionismo económico es una serie de políticas estatales que un determinado país implementa para proteger su producción interna frente a la competencia extranjera. Este tipo de modelo económico fue ampliamente utilizado en la década de 1950, cuando la sociedad se encontraba en un escenario de posguerra. El proteccionismo económico, como política intervencionista, fomenta las exportaciones que sus industrias nacionales realizan a otros países; así mismo, trata de favorecer a tales empresas en las licitaciones públicas que divulga. Este modelo se opone al libre mercado promovido por la globalización.

Según los planteamientos de Mateo Rodríguez y Manuel Bollo[63], los geógrafos neopositivistas utilizaron diferentes enfoques metodológicos para definir los límites espaciales de las regiones. En este sentido, se puede mencionar, en primer término, el enfoque económico promovido por la escuela francesa de geografía. Para los autores adscritos a tal movimiento teórico, la región es un área delimitada del espacio que presenta varias características homogéneas, y en donde existe cierta cohesión funcional entre los centros poblados partícipes de dichas dinámicas. De acuerdo con Gilbert Vargas[64], esta perspectiva científica exigía la construcción de un "principio de homogeneidad" para identificar y evaluar los asentamientos de una región determinada. Se debe precisar que el interés que perseguía este enfoque, era definir unidades regionales para analizar sus particularidades económicas, haciendo énfasis en la disposición y distribución de las labores productivas. Los autores más destacados de esta perspectiva teórica son François Perroux (1903-1987) y Jacques R. Boudeville (1919-1975), quienes plantearon y desarrollaron la teoría de los polos de crecimiento.

La teoría de los polos de crecimiento fue planteada inicialmente por François Perroux en 1955. Tomando como referencia los trabajos del economista austriaco Joseph A. Schumpeter (1883-1950)*, Perroux define a los polos de desarrollo como un conjunto de compañías relacionadas entre sí que se sitúan alrededor de una industria líder, cuya actividad innovadora es capaz de impulsar el crecimiento económico de una región determinada. De esta forma, el autor francés enfoca su análisis en la funcionalidad que posee una empresa dominante para movilizar todo el aparato productivo regional y las razones que explican tal particularidad[65]. Empero, se debe mencionar que esta propuesta teórica recibió fuertes críticas debido al poco interés que enseñó el autor por aplicar dichas ideas en un contexto geográfico específico. Para tratar de solucionar esta limitación, J. Boudeville publica, en 1966, su trabajo académico en donde traslada la teoría de los polos de desarrollo al ámbito disciplinar de la geografía.

En este sentido, J. Boudeville afirma que los polos de desarrollo son un conjunto de compañías que se encuentran concentradas espacialmente en una región determinada. Según este autor, tal concentración geográfica de industrias, se debe a la presencia de grandes centros urbanos, los cuales impulsan y favorecen dichas dinámicas socioeconómicas. Esta perspectiva espacial aplicada a la teoría de Perroux, permite evidenciar que los polos de desarrollo están asociados

---

[63] MATEO RODRÍGUEZ, José Manuel & BOLLO MANENT, Manuel. La región como categoría geográfica. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), 2016. p. 31-36

[64] VARGAS ULATE, Gilbert. Espacio y territorio en el análisis geográfico. *Reflexiones*. 2012. Vol. 91, nro. 1, pp. 315-318

[(*)] Joseph A. Schumpeter fue un reconocido economista y politólogo austriaco. Sus trabajos académicos se centraron en estudiar el impacto de la innovación en los ciclos económicos. Se le atribuye la difusión del concepto "destrucción creativa", el cual hace referencia al proceso mediante el cual una innovación puede cambiar el modelo de negocio predominante en una industria. En el escenario propuesto por este autor, las empresas deben adaptarse a las nuevas dinámicas presentadas en el contexto económico, lo cual promueve la apertura o el cierre de diferentes líneas de negocio. Aquellas compañías que no logren adecuarse al nuevo panorama empresarial, tenderán a desaparecer con el tiempo. En consecuencia, el proceso de "destrucción creativa" implica acabar con una cosa para crear algo nuevo y mejor.

[65] VILADECANS MARSAL, Elisabet (1999). Op. Cit., p. 48-50

implícitamente con las economías de aglomeración, ya que estas zonas geográficas fomentan la localización de distintas empresas interrelacionadas entre sí, las cuales comparten recursos y conocimientos sobre las dinámicas del mercado, aumentando de esta forma los rendimientos financieros de sus actividades productivas. Es pertinente recordar que este tema ya había sido abordado por Alfred Marshall y Alfred Weber, quienes teorizaron sobre los patrones espaciales de las actividades industriales.

Al igual que Perroux, J. Boudeville considera que los polos de desarrollo son concentraciones de compañías que están orientadas hacia una actividad productiva específica, la cual moviliza todo el crecimiento económico regional. Se debe resaltar que los trabajos teóricos elaborados por los dos autores antes citados, fueron ampliamente utilizados por las autoridades francesas a partir de la década de 1960. En efecto, las instituciones públicas del país europeo emplearon el concepto de polos de crecimiento para definir políticas estatales tendientes a la planificación industrial desde un enfoque intra e interregional[66]. En este sentido, la acción del Estado francés consistía en seleccionar una actividad industrial líder que fuera capaz de impulsar la economía de una zona mediante la interrelación con otros sectores productivos complementarios. Dichas áreas de intervención, eran denominadas como “zonas de desarrollo prioritario”. Es pertinente mencionar que esta estrategia gubernamental fue replicada en otros países del planeta, cuyos resultados pueden calificarse como menos satisfactorios en comparación con el caso francés.

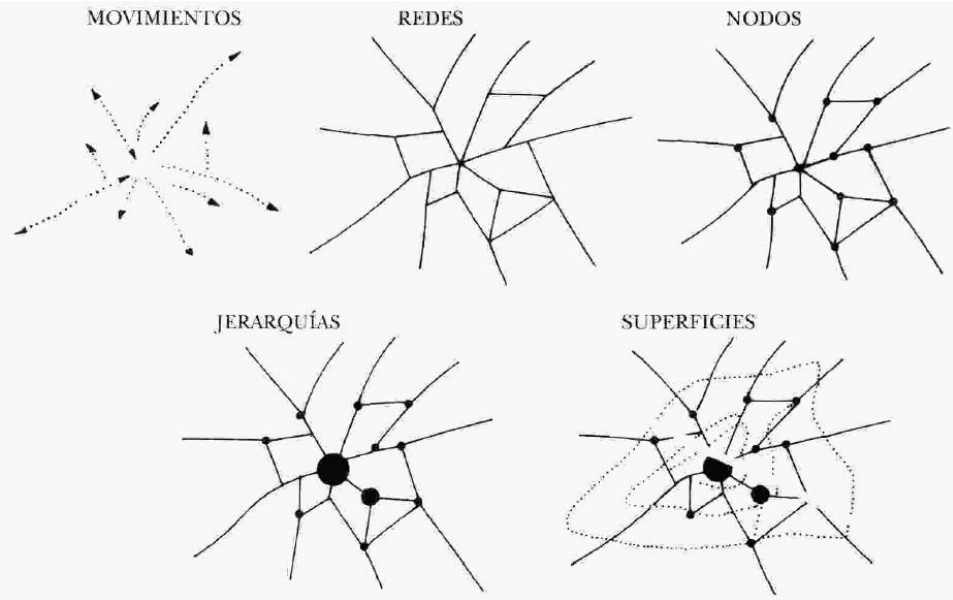
Ahora bien, otro enfoque teórico-metodológico utilizado por los geógrafos neopositivistas para la delimitación de unidades regionales, fue el promovido por la escuela alemana de geografía. Influenciados por los trabajos de Walter Christaller, August Lösch y Walter Isard, los geógrafos alemanes definieron el concepto de región como una unidad espacial que se halla conformada por un conjunto de territorios delimitados a partir de variables económicas, en donde la fricción de la distancia desempeña un papel fundamental al momento de precisar los límites espaciales de tales estructuras. Según Mateo Rodríguez y Manuel Bollo[67], esta perspectiva científica tuvo como principal objetivo analizar la disposición y distribución de las actividades productivas, así como también los procesos económicos que explicaban dichos patrones morfológicos. Al igual que el enfoque francés, la escuela alemana reconoció la existencia de disparidades regionales al interior de los países, ya que los procesos de crecimiento económico solo se concentran en un número reducido de núcleos funcionales, lo cual induce importantes diferencias sectoriales entre los asentamientos locales.

Además de los enfoques descritos con anterioridad, se debe resaltar la propuesta del geógrafo británico Peter Haggett (1933-). Este autor propone el concepto de “región nodal”, el cual hace alusión a un sistema espacial definido a partir de la interdependencia funcional que presentan los centros poblados de un determinado contexto territorial. En este enfoque geográfico, lo que interesa es analizar la densidad e intensidad de los movimientos y flujos de personas, bienes, servicios y factores de producción que se originan cotidianamente entre los diferentes núcleos

[66] Ibid., p. 51-53
[67] MATEO RODRÍGUEZ, José Manuel & BOLLO MANENT, Manuel (2016). Op. Cit., p. 37-38

poblacionales objeto de estudio. Por lo tanto, se puede afirmar que la dinámica funcional de la región nodal se encuentra asociada con los procesos de integración territorial que se generan entre una gran ciudad y los asentamientos próximos a ésta[68] (ver Figura 2).

Figura 2. Proceso de formación de la región nodal según Peter Haggett.



La región nodal se encuentra constituida por diferentes flujos de personas, mercancías e información, que producen, a su vez, redes de comunicación, nodos funcionales, jerarquías entre centros urbanos y áreas de influencia. Estas dinámicas de interdependencia funcional se pueden representar a través de un modelo geométrico abstracto, el cual es susceptible de ser verificado por medio del análisis riguroso de algunas variables, tales como: la cuantificación de los vehículos que utilizan las principales vías regionales de comunicación, la aplicación de herramientas estadísticas para conocer el rango-tamaño de las ciudades, la elaboración de matrices de conectividad y accesibilidad para identificar los espacios con mayor dinamismo territorial, etc.

Fuente: Elaboración propia con base en HAGGETT, Peter (1978), citado por DELGADO MAHECHA, Ovidio (2003). Op. Cit., p. 46

Además de lo anterior, se debe resaltar que Peter Haggett trató de incorporar la Teoría General de Sistemas (TGS) en sus diferentes investigaciones científicas*. En consecuencia, este autor afirmó que la región nodal es un sistema espacial abierto alimentado por un flujo constante de energía, el cual permite el crecimiento y la reproducción, a través del tiempo, de tal estructura

[68] Ibid., p. 36

(*) La TGS es considerada como una metateoría que abarca todas las disciplinas del conocimiento. Sus orígenes se pueden remontar prácticamente a los inicios de la ciencia y la filosofía, cuando pensadores como Aristóteles y Heráclito manifestaron, desde una visión holística, que “el todo es más que la suma de las partes”. Sin embargo, no fue hasta la década de 1930, que la TGS adquirió formalmente el estatus de teoría, gracias a los trabajos científicos del biólogo austríaco Ludwig von Bertalanffy (1902-1972). En este cuerpo epistemológico, un sistema se define como una entidad compleja conformada por una serie de elementos interrelacionados e interdependientes entre sí.

territorial. Según los planteamientos teórico-conceptuales de Haggett, los flujos de energía que posibilitan la existencia y expansión de la región nodal son los procesos de complementariedad y transferibilidad económica que se originan entre los distintos asentamientos pertenecientes a un sistema urbano-regional*; dinámicas funcionales que pueden ser reguladas o modificadas por las entidades encargadas de la planificación territorial. En este punto, Haggett expresa que los patrones morfológicos asociados con las regiones nodales son susceptibles de sufrir varias transformaciones espaciales por parte de las autoridades locales, las cuales buscan fortalecer y consolidar las redes de interdependencia económica producidas en el escenario regional.

Como se puede observar, el concepto de región adquirió un carácter más dinámico y funcional en el enfoque neopositivista, lo cual exigió el desarrollo de múltiples herramientas estadísticas y cartográficas en la disciplina geográfica. Bajo un contexto global de posguerra, los geógrafos emprendieron la elaboración de una diversidad de estudios urbano-regionales, con el propósito de que sus resultados fueran utilizados para la expedición de políticas públicas tendientes a la planificación del territorio. En un panorama macroeconómico impulsado por el proteccionismo, el concepto de región fue el que tuvo mayor protagonismo tanto en círculos académicos como en escenarios de decisión política, debido a que permitía focalizar las inversiones estatales en aquellas localidades con los indicadores socioeconómicos más bajos. En este orden de ideas, la región fue pensada desde una visión fundamentalmente económica, otorgándole un carácter estratégico e instrumentalista, cuya tarea principal era estimular políticas de desarrollo local.

Sin embargo, el concepto de región será objeto de diversas críticas a lo largo de la década de 1970, debido a su poca utilidad para explicar las profundas transformaciones socioeconómicas que la humanidad comenzó a experimentar a partir de dicha época. De acuerdo con Llanos[69], la revolución científica y tecnológica presentada en las últimas décadas del siglo XX, facilitó la flexibilización de los diferentes procesos productivos relacionados con la economía capitalista, permitiendo la consolidación del fenómeno de la globalización y de las políticas neoliberales**. En este nuevo marco ideológico, se empezó a cuestionar la pertinencia y viabilidad del Estado de Bienestar, así como también de otras políticas basadas en ideas intervencionistas. De esta manera, el concepto de región, como unidad de análisis, ya no tenía la capacidad para explicar y describir las nuevas dinámicas de articulación transnacional propias de la globalización, dada su conexión teórica con políticas proteccionistas impulsadas por los gobiernos locales.

(*) En los estudios geográficos de corte neopositivista, la complementariedad económica es un fenómeno de interacción espacial que se encuentra relacionado con los procesos de oferta y demanda de bienes, servicios y factores de producción. Este concepto se puede ejemplificar a través del siguiente caso: para que entre dos centros urbanos haya un tipo de interacción, se necesita que un producto tenga demanda en uno y oferta en otro, lo cual genera flujos o movimientos pendulares entre los núcleos poblacionales involucrados. Ahora bien, en cuanto al término de transferibilidad, éste se asocia con el papel que juega la tríada distancia-tiempo-costo en las dinámicas de interdependencia funcional, ya que tales dinámicas tienden a decrecer conforme aumenta la distancia entre los asentamientos.

69 LLANOS HERNÁNDEZ, Luis (2010). Op. Cit., p. 212

(**) El neoliberalismo es una teoría política y económica que promueve el libre mercado a escala mundial. Se puede decir que sus pilares básicos son: la desregulación de las economías nacionales, la reducción de la intervención estatal, la privatización de empresas públicas, la disminución de impuestos, etc.

Según Luis Llanos[70], el concepto de región, al estar relacionado con políticas intervencionistas, presentaba distintas limitaciones teórico-metodológicas para analizar y explicar las principales características y tendencias de evolución del nuevo orden global. En este sentido, la geografía neopositivista, al igual que las demás áreas del conocimiento, necesitaba de un nuevo lenguaje científico que permitiera entender los cambios que el planeta comenzaba a experimentar a un ritmo acelerado. En este contexto, el concepto de territorio fue el que adquirió mayor relevancia dentro y fuera de la disciplina geográfica. En este punto, vale la pena mencionar que antes de que sucedieran todas las transformaciones socioeconómicas propiciadas por la globalización, los geógrafos habían usado la noción de territorio de una forma descuidada y poco coherente, debido a la supremacía teórica de otros términos al interior de la disciplina, tales como espacio, región, paisaje, etc.

Desde una mirada tradicional, el concepto de territorio se definió como un área de la superficie terrestre que es apropiada por un grupo social para garantizar su permanencia y reproducción a través del tiempo[71]. En este orden de ideas, se puede decir que el territorio es un espacio de poder y de gestión en donde se encuentran inmersos múltiples agentes sociales – dígase, por ejemplo, el Estado, los individuos, las empresas regionales y transnacionales, etc. –, los cuales buscan satisfacer sus necesidades tanto materiales como espirituales. En un contexto mundial caracterizado por la integración funcional de distintos países alrededor del planeta, el territorio ha adquirido nuevos atributos teórico-metodológicos que confirman su carácter estratégico en temas asociados con la gestión y el control de complejas redes de articulación transnacional.

Gracias al rápido avance de las TIC, hoy en día los procesos productivos se pueden desarrollar de una forma simultánea y coordinada a escala global, sin importar la dispersión espacial que alcancen dichas actividades humanas. Según los planteamientos de Llanos[72], estas dinámicas funcionales sobrepasan los límites político-administrativos de los distintos países, adquiriendo de esta manera un carácter global que entrelaza múltiples lugares alrededor del planeta Tierra. Por lo tanto, esta nueva realidad social pone en crisis términos como “proximidad geográfica”, “contigüidad” y “fricción de la distancia”, los cuales se utilizaban como criterios al momento de definir los límites espaciales de las unidades regionales. A diferencia del concepto de “región”, caracterizado por agrupar sectores no muy distantes entre sí, la noción de territorio no se halla restringida exclusivamente a escenarios locales.

En efecto, el territorio puede estar formado ya sea por espacios contiguos pertenecientes a un mismo Estado-nación, o por distintos lugares conectados entre sí a través de complejas redes de articulación transnacional; particularidad que permite enunciar el término de “territorios-red”. Estas nuevas dinámicas funcionales, redefinen y modifican las estructuras espacio-temporales que la humanidad había manejado en siglos pasados, las cuales se caracterizaban por su alta

---

[70] LLANOS HERNÁNDEZ, Luis (2010). Op. Cit., p. 213
[71] MAZUREK, Hubert. El territorio o la organización de los actores. En: Espacio y territorio: instrumentos metodológicos de investigación social. La Paz: Universidad Para la Investigación Estratégica en Bolivia (U-PIEB) & Ministerio de Relaciones Exteriores de Países Bajos, 2006. p. 41-42
[72] LLANOS HERNÁNDEZ, Luis (2010). Op. Cit., p. 214

rigidez jerárquica y linealidad operativa. Por el contrario, los llamados territorios-red se definen como *nodos globales* que se encuentran funcionalmente integrados y en permanente cambio, cuya flexibilidad facilita la gestión sistemática de múltiples cadenas productivas localizadas en diferentes sectores del planeta Tierra*. En este sentido, la nueva fase de internacionalización económica ha transformado el concepto de territorio, otorgándole un carácter interdisciplinario, que incluso ha desbordado los límites científicos del pensamiento geográfico**.

Los cambios teórico-metodológicos que ha sufrido el concepto de territorio en los últimos años, también han afectado los distintos procesos de planificación y ordenamiento territorial que hoy en día llevan a cabo las autoridades locales. Según Bervejillo[73], en la actualidad ningún Estado puede desarrollarse a espaldas de las dinámicas de articulación transnacional que produce el fenómeno de la globalización, por lo cual los gobiernos del planeta vienen incorporando varias políticas de competitividad territorial en sus programas de trabajo, bajo la premisa de que estos proyectos facilitan la inserción global de sus economías nacionales. Como consecuencia de lo anterior, hay un profundo interés por parte de la mayoría de países de construir territorios que tengan la capacidad de atraer y captar mayores flujos de Inversión Extranjera Directa (IED); propósito que se ha convertido en uno de los ejes centrales de las políticas de planificación***.

Además de lo anterior, se debe resaltar que estas nuevas dinámicas funcionales han permitido que los geógrafos utilicen herramientas como la prospectiva en sus ejercicios de planificación. Según Bervejillo[74], este método facilita la construcción de estrategias de intervención territorial más acordes con el contexto global imperante en la actualidad, promoviendo para tal efecto la concertación entre los diferentes agentes sociales – tanto públicos como privados – que hacen parte de un ámbito espacial específico. En este punto, vale la pena recordar que los escenarios de prospectiva se elaboran a partir de una serie de variables socioeconómicas e históricas del territorio objeto de intervención, con el fin de diseñar y formular futuras líneas de acción bajo condiciones hipotéticas de funcionamiento. Es preciso aclarar que los ejercicios de prospectiva no buscan predecir el futuro de un lugar determinado, sino proponer diferentes alternativas de acción gubernamental para las áreas territoriales de interés.

Una de las características más importantes del concepto de territorio es su dinamismo espacio-temporal. En este sentido, se puede plantear que cada territorio posee una historia específica, la cual es susceptible de ser analizada desde la visión neopositivista de la disciplina. En efecto, los geógrafos cuantitativos comenzaron a incorporar varios aspectos históricos en sus trabajos de investigación, lo cual impulsó el desarrollo de diferentes estudios multitemporales al interior

---

(*) Estos aspectos serán retomados y profundizados en el marco conceptual de esta investigación.

(**) En la actualidad, el concepto de territorio ha sobrepasado los límites del pensamiento geográfico para adquirir cada vez más relevancia al interior de otras disciplinas del conocimiento. En efecto, este término ha comenzado a ganar protagonismo en ciencias como la sociología, la política, la economía y hasta la biología. Esta apropiación conceptual forma parte de los cambios científicos que están experimentando las áreas del saber, las cuales buscan comprender la dimensión espacial de sus problemas de estudio.

[73] BERVEJILLO, Federico (1995). Op. Cit., p. 18

(***) Este tema será ampliado en el subíndice 3.4. correspondiente a la teoría de la competitividad.

[74] Ibid., p. 17-19

de la geografía. En términos generales, estos estudios científicos buscan evaluar los cambios morfológicos que ha experimentado un territorio a través de la historia, utilizando para ello una diversidad de técnicas cartográficas que hoy en día se conocen como Sistemas de Información Geográfica (SIG). Según los planteamientos de Buzai y García de León[75], estas herramientas digitales han posibilitado el geoprocesamiento de grandes volúmenes de información espacial de las zonas objeto de investigación, facilitando el tratamiento de distintas imágenes satelitales y fotografías aéreas de dichos sectores.

En consecuencia, la incorporación de varios parámetros históricos en los estudios geográficos de corte neopositivista, mejoró sustancialmente la capacidad analítica de los profesionales de la disciplina en diversos temas de interés científico. Al respecto, el geógrafo Fred K. Schaefer[76] ya había advertido sobre la importancia de incluir un componente histórico en los proyectos de investigación adelantados en la ciencia geográfica, debido a que proporciona un conocimiento riguroso sobre aquellas dinámicas socioespaciales ocurridas en el pasado, que guardan algún tipo de relación causal con los patrones morfológicos de los territorios contemporáneos. Por lo tanto, se puede plantear que las estructuras territoriales son el resultado de varios fenómenos espacio-temporales producidos a través de los años; aspecto que confirma que el territorio es un producto de la actividad humana y, por consiguiente, se encuentra en permanente cambio.

Sin embargo, Fred K. Schaefer advierte que dicho componente histórico se debe desarrollar a partir de un tratamiento riguroso de la información obtenida sobre el problema de investigación, lo cual exige la utilización de diferentes estrategias metodológicas para la elaboración de estos estudios. En este punto, adquieren protagonismo los denominados SIG, ya que éstos permiten el geoprocesamiento de grandes volúmenes de material cartográfico correspondientes a varios periodos, lo cual facilita la identificación de aquellos patrones morfológicos que presentaba un territorio en épocas pasadas, y cómo dichas estructuras espaciales han cambiado hoy en día. Además de lo anterior, se debe mencionar que para Schaefer la descripción era un método útil y válido dentro del ámbito disciplinar de la geografía; empero, esta clase de investigación tenía que incorporar diferentes parámetros teórico-metodológicos que permitieran darle la categoría de ciencia neopositivista – p. ej., proposiciones hipotético-deductivas, mapas multitemporales, datos estadísticos, entre otros –[77].

Como se puede observar, la noción de territorio adquirió, en efecto, un carácter más dinámico e interdisciplinario en el contexto de la globalización, lo cual impulsó el desarrollo de múltiples herramientas teórico-metodológicas al interior de la disciplina geográfica, con el fin de explicar los procesos de articulación transnacional que hoy en día conectan y transforman, de manera diferenciada, a varios territorios alrededor del planeta Tierra. Sin embargo, se debe aclarar que este nuevo paradigma científico no eliminó el concepto de “región” del lenguaje profesional de los geógrafos. En relación con lo anterior, vale la pena mencionar que los espacios regionales

[75] BUZAI, Gustavo D. & GARCÍA DE LEÓN, Armando (2015). Op. Cit., p. 43-47
[76] SCHAEFER K., Fred (1998). Op. Cit., p. 57-58
[77] Ibid., p. 25-26

vienen desempeñando un papel fundamental en la actualidad, debido a que se han convertido en las zonas hacia las cuales se dirigen las políticas de competitividad territorial que los países han definido para garantizar su participación en los circuitos económicos globales; empero, es pertinente señalar que el concepto de territorio, al no estar restringido a ámbitos de orden local, es el que mejor se ajusta a las nuevas dinámicas funcionales de escala mundial, las cuales se caracterizan por propiciar la creación de flujos transnacionales que desbordan las fronteras de los distintos países y que ponen en crisis los principios de “contigüidad” y “proximidad”.

Con el desarrollo de este subíndice teórico, se logró conocer cómo los geógrafos han integrado los lineamientos neopositivistas en sus proyectos de investigación, identificando para tal efecto los principales elementos teórico-metodológicos contenidos en dichos estudios. En este orden de ideas, el presente trabajo de grado incorporará, a lo largo de los capítulos correspondientes, algunos de los fundamentos epistemológicos descritos con anterioridad, consolidando de esta forma la perspectiva teórica seleccionada para esta investigación. Por tanto, se busca construir un documento hipotético-deductivo que ofrezca un sólido conocimiento sobre los procesos de articulación transnacional que propicia la globalización a través de la Zona Franca del Pacífico, lo cual daría indicios de la conformación del nuevo territorio metapolitano, tal como lo expresó, en 1994, el urbanista François Ascher[78].

2.3. SOBRE EL ENFOQUE DISCIPLINAR DE LA INVESTIGACIÓN

El presente trabajo de grado se enmarca dentro de la geografía económica, cuyo propósito es analizar la dimensión espacial de todas las actividades productivas que realiza el ser humano. De acuerdo con Segrelles[79], esta rama de la geografía humana trata de estudiar la distribución espacial que alcanzan los diferentes procesos económicos que desarrolla la sociedad a través de la historia; hecho que permite la identificación y caracterización de las complejas estructuras territoriales que se originan como resultado del impacto de dichas dinámicas funcionales. Este campo disciplinar fue enunciado por primera vez en 1882, cuando el geógrafo alemán Wilhelm Götz acuñó el término de *geografía económica*. Sin embargo, se debe anotar que para muchos autores los antecedentes históricos de este enfoque científico se remontan hasta 1567; época en la cual se publica la obra de Lodovico Guicciardini (1521-1589) titulada “Descripción de los Países Bajos”, en donde este escritor italiano elabora una caracterización detallada de tal reino desde una visión geográfica y económica[80].

Desde su aparición como campo disciplinar, la geografía económica ha experimentado, al igual que las demás áreas del conocimiento, diferentes transformaciones epistemológicas a lo largo de su historia, destacándose en este aspecto tres escuelas geográficas: la rusa, la alemana y la francesa. En cuanto a la primera, sobresalen los geógrafos rusos Vassili Tatichtchev (1686-

[78] ASCHER, François (2007). Op, Cit., p. 14
[79] SEGRELLES SERRANO, José Antonio. Conceptos, definiciones y contenidos de la geografía económica: evolución epistemológica de la geografía económica. Alicante: Universitat d'Alacant, *s/f*. p. 6-8
[80] Ibid., p. 14

1750) y Mijaíl Lomonósov (1711-1765), quienes afirmaron, desde un enfoque descriptivo, que la geografía económica se encargaba de estudiar la especialización productiva de los Estados-nación, lo cual facilitaba la identificación y cuantificación de los recursos, tanto naturales como humanos, que posee un país o una región en un periodo determinado. Según Segrelles[81], esta escuela geográfica pregonaba por elaborar una descripción detallada de aquellos elementos de valor económico que tenía un territorio específico, esto con la finalidad de conocer y estimar la capacidad de importación y exportación que presentaba en un momento dado.

En cuanto a la escuela alemana, ésta es considerada como la gran responsable del desarrollo epistemológico de la geografía económica. Los trabajos descriptivos realizados por Godofredo Achenwall (1719-1772) y Anton Friedrich Büsching (1724-1793), han sido caracterizados como los primeros estudios que intentaron sistematizar un conocimiento general sobre la dimensión espacial que tienen las diferentes actividades productivas que desarrolla el hombre. Para estos dos autores, la geografía económica era la ciencia que se interesaba por identificar y describir los elementos más importantes de un Estado-nación, tales como: extensión territorial, número de habitantes, recursos naturales, tipo de economía, centros urbanos, etc. En este punto, vale la pena mencionar que las obras académicas de A. Büsching buscaron sobrepasar los límites científicos de la mera descripción; pretensión que llevó a este autor a investigar una diversidad de temas, entre los que se destacan, por ejemplo, la división territorial del trabajo en la antigua Prusia, los procesos de complementariedad y transferibilidad económica que existían entre los asentamientos localizados en tal Estado, entre otros aspectos[82].

Sin embargo, no fue hasta la publicación de la obra “El estado aislado” de Johann Von Thünen, que la geografía económica comenzó a adquirir un carácter verdaderamente científico. Usando algunos preceptos de la economía política de Adam Smith (1723-1790) y David Ricardo (1772-1823), Von Thünen propone, en 1826, un modelo normativo sobre la localización de las labores agrícolas, en donde formula el concepto de “renta de ubicación” como eje central de su teoría. A diferencia de David Ricardo, quien argumentó que los rendimientos económicos dependían, en buena medida, de la calidad agrológica de las tierras; Von Thünen expresó, por el contrario, que la obtención de un mayor beneficio en las actividades de explotación agrícola, se relaciona con la distancia a la que están los centros de producción de las áreas de mercado. A pesar de las críticas realizadas en contra de los planteamientos del economista alemán antes citado, se debe subrayar que este autor fue el primero en analizar los patrones espaciales que adquirían las actividades productivas del hombre, abriendo el camino para la teoría locacional.

De hecho, fue la escuela alemana la que promovió el desarrollo de las bases epistemológicas de la llamada teoría locacional. Autores como Alfred Weber, Walter Christaller y August Lösch, por ejemplo, adquieren gran relevancia en este tema, ya que sus trabajos científicos sobre las “leyes espaciales” que rigen el desarrollo de las actividades productivas del hombre, facilitaron el paso de una geografía económica descriptiva a una ciencia aplicada en la que es posible el

[81] Ibid., p. 14-15
[82] Ibid., p. 15-16

empleo de modelos y simulaciones matemáticas, lo cual tuvo profundas repercusiones teóricas al interior de la disciplina, que incluso afectó a otras escuelas geográficas alrededor del mundo, tales como la norteamericana, la inglesa y la sueca[83]. De esta manera, la entrada oficial de las corrientes neopositivistas a la geografía, permitió la construcción de un campo disciplinar más científico y sistemático; particularidad que originó, como se mencionó en el subíndice anterior, una diversidad de estudios hipotético-deductivos que buscaron analizar los diferentes patrones espaciales que enseñaban las actividades económicas del ser humano.

En otros ítems, las primeras obras académicas de geografía económica publicadas en Francia, se pueden remontar hasta el siglo XVIII, cuando aparecieron oficialmente una serie de trabajos científicos enmarcados en la llamada “geografía comercial”. De acuerdo con Segrelles[84], estos estudios buscaron ofrecer una descripción detallada de los recursos naturales que poseían los territorios de ultramar conquistados y colonizados por los imperios europeos, los cuales, en su afán por tener el control de la mayoría de rutas transoceánicas, impulsaron el desarrollo de las técnicas de navegación marítima; situación que tuvo profundas repercusiones en la cartografía del siglo XV. De hecho, a partir de la “Era de los Descubrimientos”, creció el interés por conocer y controlar la distribución espacial de los recursos, incluyendo la fuerza de trabajo inherente al ser humano. De esta forma, con el auge del comercio internacional, los países más poderosos buscaron dominar los flujos de materias primas, mercancías y esclavos; contexto que también afectó a las ciencias del conocimiento, entre ellas, por supuesto, la geografía económica.

Sin embargo, el mayor aporte que realizó la escuela francesa a la geografía económica, fue el desarrollo de la teoría de los polos de crecimiento. Como se mencionó en el subíndice anterior, este cuerpo epistemológico fue planteado inicialmente por el economista François Perroux en 1955; teoría que fue trasladada al ámbito disciplinar de la geografía por Jacques R. Boudeville una década después. En términos generales, tal propuesta hace referencia a la concentración espacial de varias compañías en una región determinada, las cuales se encuentran orientadas hacia una actividad productiva específica. De acuerdo con Segrelles[85], esta teoría fue utilizada por diferentes países alrededor del mundo para definir sectores industriales de punta capaces de movilizar y apalancar todo el crecimiento económico nacional, bajo un contexto sociopolítico dominado por las tendencias de intervención estatal. Este último punto, permite establecer dos grandes enfoques científicos que contribuyeron decisivamente con la evolución de la geografía económica a lo largo del siglo pasado: por un lado, los modelos de localización espacial; y por el otro, las teorías relacionadas con el desarrollo económico regional.

La primera perspectiva epistemológica agrupa a una serie de trabajos académicos elaborados, en su mayoría, antes de la Segunda Guerra Mundial; mientras que el segundo caso lo forman distintos estudios científicos realizados después del conflicto bélico antes descrito, y en donde los profesionales de la disciplina otorgaron mayor relevancia a la cuestión del desarrollo. Ahora

[83] Ibid., p. 21-22
[84] Ibid., p. 15
[85] Ibid., p. 4

bien, en la actualidad, las nuevas tecnologías aplicadas a los diferentes procesos económicos, han permitido la emergencia de un modelo de producción caracterizado por su alta flexibilidad operativa y dispersión territorial, el cual promueve la integración y coordinación de varias redes corporativas de ámbito transnacional[86]. En consecuencia, está surgiendo una "nueva geografía económica" más compleja y dinámica, cuya capacidad analítica se orienta hacia el estudio de los procesos de reestructuración territorial que impulsa el fenómeno de la globalización.

En este último estadio, coexisten distintos territorios urbanos de carácter tradicional – "*densos*" y "*compactos*" – con nuevas estructuras espaciales "*discontinuas*", "*dispersas*" y "*multinodales*" organizadas en torno a una serie de redes funcionales de interdependencia global, dando lugar a una lectura más compleja de los fenómenos territoriales contemporáneos. Es preciso anotar que este nuevo contexto global, encuentra sustento en una diversidad de políticas económicas tanto locales como supranacionales, las cuales buscan construir "mercados más competitivos" para responder a las exigencias que plantea la globalización. En este punto, vale la pena decir que existen determinados Estados que controlan y concentran la mayoría de redes productivas que hoy en día caracterizan a la economía mundial; hecho que les otorga un papel dominante en el panorama actual. Al respecto, Paul Krugman (1953-) [87] afirma que son las naciones más industrializadas las que, en efecto, se benefician del comercio internacional*.

En este orden de ideas, se puede decir que la presente investigación se enmarca dentro de la geografía económica, dado su interés por estudiar y analizar, desde un enfoque neopositivista, los procesos de articulación transnacional que propicia la Zona Franca del Pacífico como *nodo funcional de la globalización*, lo cual daría indicios, de una manera aproximada, de la formación del nuevo "territorio metapolitano" caracterizado por presentar múltiples redes corporativas de ámbito mundial. En términos generales, este documento busca ofrecer un sólido conocimiento sobre aquellos fenómenos de reestructuración territorial que viene impulsando y consolidando la globalización, observando para tal efecto un caso relacionado con el contexto metropolitano originado entre la ciudad de Cali y el municipio de Palmira. Para lograr este objetivo, se escoge un abordaje teórico-metodológico cercano a las corrientes hipotético-deductivas, lo cual exige la revisión y el tratamiento de distintas fuentes bibliográficas – artículos científicos, fotografías aéreas, datos económicos, políticas públicas, etc. – sobre el problema de investigación.

---

[86] BERVEJILLO, Federico (1995). Op. Cit., p. 8-9

[87] FUJITA, Masahisa & KRUGMAN, Paul. La nueva geografía económica: pasado, presente y futuro. *Investigaciones Regionales*. 2004, nro. 4, pp. 179

(*) Desde una perspectiva neoclásica, Paul Krugman propone una "*nueva geografía económica*", la cual se interesa por analizar las múltiples relaciones funcionales que establece el comercio internacional con las llamadas economías de escala. Para caracterizar adecuadamente tales dinámicas contemporáneas, P. Krugman pregona por desarrollar una serie de modelos normativos construidos a partir de diferentes variables, prestando especial atención en dicho proceso analítico a temas como la eficacia de las redes de transporte, el comportamiento de los productores y consumidores, entre otros ítems. Se debe resaltar que la obra de Krugman retoma algunos lineamientos conceptuales trabajados anteriormente por Walter Isard, autor estadounidense que contribuyó con el desarrollo de la denominada "ciencia regional".

2.4. SOBRE LA TEORÍA DE LA COMPETITIVIDAD Y SU DIMENSIÓN TERRITORIAL

De acuerdo con Pineda-Gómez[88], la globalización económica ha generado nuevas formas de organización productiva, consolidando un régimen de acumulación más "flexible" denominado "posfordista", el cual se caracteriza por presentar, entre otras cosas, una mayor circulación de los flujos de capital a escala global, permitiendo el surgimiento de una arquitectura económica fundamentada principalmente en nodos y redes de carácter transnacional. Esta autonomía que posee el capital financiero para desplazarse sin restricciones por todo el planeta, ha llevado a que las economías estatales se vean sometidas constantemente a las presiones del mercado, impulsando de esta manera distintas reformas normativas que apuntan a crear, dentro de cada nación, las condiciones necesarias para la operación, valorización y expansión de los flujos de capital que llegan al ámbito local.

En este orden de ideas, aquellos países que apuestan por tener un mayor protagonismo en la economía mundial, desarrollan distintas estrategias gubernamentales para atraer inversiones, retener actividades productivas o fortalecer y mejorar las existentes[89]. Es aquí donde toman fuerza las llamadas "políticas de competitividad", las cuales se han constituido como una guía central para estimular procesos de especialización productiva en el marco de la globalización. En palabras de Pineda-Gómez, "ser competitivo termina siendo la supuesta vía para lograr un [mayor] desarrollo socioeconómico"[90], bajo la premisa de que mejores formas de participación en la economía global permiten elevar la calidad de vida de las personas. Uno de los primeros autores que propuso un cuerpo teórico en torno al concepto de competitividad fue el académico Michael Porter (1947-), quien publicó, en 1991, su libro "*la ventaja competitiva de las naciones*".

Para el economista estadounidense mencionado con anterioridad, la competitividad se refiere a la capacidad que tienen los Estados-nación para sostener e incrementar su participación en los mercados mundiales, a la vez que mejoran la calidad de vida de sus habitantes[91]. Se debe resaltar que Porter evalúa la competitividad desde tres niveles analíticos: *macro*, *meso* y *micro*; categorías que se interrelacionan entre sí para incrementar paulatinamente los indicadores de productividad de cualquier país. Ahora bien, en el nivel macroeconómico, se encuentran todas aquellas políticas públicas de carácter estructural que definen las distintas naciones para crear un "ambiente económico óptimo" que facilite, en efecto, la atracción y captación de más IED. Por tanto, este nivel de análisis incluye políticas como la monetaria, la fiscal, la cambiaria, etc.; directrices de orden estatal que tienen como finalidad construir un panorama de estabilidad en temas económicos[92].

---

[88] PINEDA-GÓMEZ, Hernán Darío. Clúster, infraestructura y mercadeo de la ciudad: Medellín 1995-2013. *Bitácora Urbano Territorial*. 2019. Vol. 29, nro. 1, pp. 139-140
[89] Ibid., p. 140
[90] Ibid., p. 141
[91] SUÑOL, Sandra. Aspectos teóricos de la competitividad. *Ciencia y Sociedad*. 2006. Vol. XXXI, nro. 2, pp. 181-182
[92] Ibid., p. 183

Sin embargo, organismos supranacionales como la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y el Banco Mundial (BM) han coincidido en afirmar que, para lograr buenos indicadores de competitividad, no basta solamente con definir políticas macroeconómicas más o menos eficientes, sino que también exige la construcción de planes sectoriales que atiendan las dificultades presentadas en campos como la educación, la investigación, el empleo formal, entre otros. Estas problemáticas se constituyen en el objeto de análisis del nivel meso, el cual, según Lombana y Rozas[93], está conformado por aquellas políticas públicas que los gobiernos, tanto nacionales como locales, proponen para mejorar e impulsar algunos sectores específicos de la sociedad – dígase, por ejemplo, la infraestructura física y tecnológica, la educación para el desarrollo del capital humano, la investigación de calidad, la salud, etc. –. Se debe precisar que el fin último de estas políticas, es incentivar la innovación del aparato productivo nacional, lo cual, desde el punto de vista de Michael Porter, permite generar mayores niveles de eficacia en las actividades económicas que desarrolla un país o una región determinada.

El análisis de la competitividad de una nación ha sido un tema ampliamente discutido por varias instituciones de orden global, destacándose en este aspecto el Foro Económico Mundial (WEF por sus siglas en inglés); organización que, basándose en los postulados teóricos del Institute For Strategy and Competitiveness (ISC) de la Universidad de Harvard, ha definido al concepto de competitividad como la "capacidad sistemática" que tiene un país para crear y mantener un "ambiente económico" que facilite la operación y valorización de las empresas que se localizan dentro de dicho ámbito territorial, a la vez que mejora el poder adquisitivo de sus ciudadanos[94]. Para medir la competitividad de los distintos países, el WEF ha desarrollado el ranking "Global Competitiveness Index" (GCI), el cual clasifica a más de 141 naciones de acuerdo con el nivel de productividad que poseen en un periodo determinado. Entre las variables que examinan los analistas del WEF para la elaboración del GCI están, por ejemplo, la eficiencia de las entidades públicas, la infraestructura vial y digital, la calidad de la educación, la complejidad del mercado financiero, la innovación del aparato productivo, el sistema de salud, etc.

En su versión del año 2019, Singapur (84,8%), Estados Unidos (83,7%) y Hong Kong (83,1%) ocuparon los primeros lugares del GCI. En cuanto a los países latinoamericanos, Chile (70,5%) y México (64,9%) fueron los únicos que lograron clasificar dentro del top 50 de tal publicación, alcanzando las posiciones 33 y 48 respectivamente[95]. Otro ranking importante que utiliza a la nación como unidad de análisis, es el World Competitiveness Yearbook (WCY) del Institute for Management and Development (IMD), el cual evalúa y compara el desempeño de 63 naciones en más de 340 criterios asociados con la competitividad. En el 2020, el WCY publicó una nueva actualización de su lista anual, en donde Singapur, Dinamarca y Suiza fueron los Estados que obtuvieron los mejores indicadores en la materia. Se puede decir que estas organizaciones de orden mundial confirman la importancia que aún tienen los diferentes países en el contexto de

---

[93] LOMBANA, Jahir & ROZAS GUTIÉRREZ, Silvia. Marco analítico de la competitividad: fundamentos para el estudio de la competitividad regional. *Pensamiento y Gestión*. 2009, nro. 26, pp. 7-8

[94] Ibid., p. 8-10

[95] SCHWAB, Klaus. *ed*. The Global Competitiveness Report. Ginebra: World Economic Forum, 2019. p. XIII

la globalización, ya que son los responsables de la construcción del marco legal que posibilita la operación y expansión de las compañías que hacen presencia dentro de un ámbito territorial específico[96].

Lo mencionado con anterioridad, permite enunciar el concepto de "*ventaja competitiva*", el cual hace referencia a la "capacidad operativa" que tiene un Estado-nación para ofrecer las mejores condiciones socioeconómicas a las distintas empresas interesadas en localizarse en tal ámbito territorial. En este sentido, se puede plantear que la "*ventaja competitiva*" es un criterio que los países construyen a través del tiempo, y en donde la investigación y la innovación desempeñan un papel fundamental para conseguir dicho estatus productivo. Según Bervejillo[97], el concepto de "*ventaja competitiva*" posee un carácter dinámico, sistemático y estratégico, cuya principal característica radica en su habilidad para adaptarse a las nuevas tendencias económicas que experimenta la humanidad en un periodo determinado. En consecuencia, la noción de "*ventaja comparativa*", basada principalmente en la "dotación" de recursos naturales que tiene un país, ha perdido vigencia teórica hoy en día, debido a su rigidez funcional y comportamiento estático; cualidades que resultan insuficientes en un contexto global que premia la articulación de varios circuitos productivos de carácter transnacional.

Sin embargo, se debe precisar que los conceptos de *ventaja competitiva* y *ventaja comparativa* no son "ni mutuamente exclusivos ni explícitamente separables"[98]; particularidad que obliga a reconocer a estas dos teorías como complementarias a la hora de proponer políticas públicas de competitividad. En este punto, vale la pena resaltar que tales políticas vienen acompañadas de un fuerte proceso de intervención territorial, lo cual implica la construcción de mejores vías de comunicación, equipamientos logísticos más eficientes, plataformas industriales con mayor capacidad de producción, entre otros; proyectos que apuntan a la renovación del territorio para adecuarlo a las necesidades del mercado global, impulsando de esta forma la reestructuración morfológica y funcional de múltiples espacios alrededor del planeta. Además de lo anterior, es pertinente mencionar que dichas políticas de competitividad también se nutren de "estrategias discursivas de promoción", cuyo objetivo principal es vender las *ventajas competitivas* creadas y posicionar así una imagen atractiva ante el mundo para captar más flujos de IED[99].

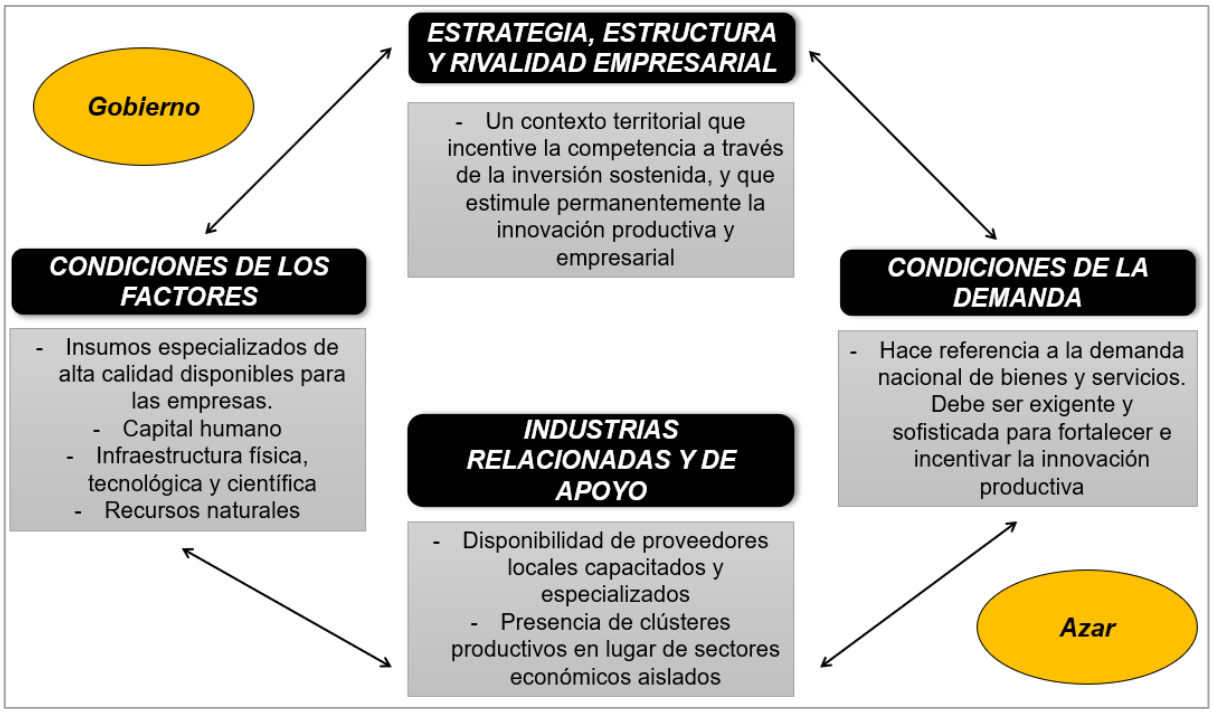
2.4.1. La estrategia clúster como pilar de la competitividad

Lo comentado en el subíndice anterior, permite concluir que la competitividad de las empresas – nivel micro de análisis – se encuentra relacionada con el dinamismo económico que presenta el país en el que están ubicadas. En este orden de ideas, se puede plantear que la capacidad competitiva de una empresa depende de dos parámetros funcionales: por un lado, el ambiente socioeconómico que posee el territorio en donde se halla establecida; y por el otro, la estrategia productiva que ha definido para fabricar, distribuir y comercializar sus mercancías de una forma

[96] LOMBANA, Jahir & ROZAS GUTIÉRREZ, Silvia (2009). Op. Cit., p. 5
[97] BERVEJILLO, Federico (1995). Op. Cit., p. 20-22
[98] LOMBANA, Jahir & ROZAS GUTIÉRREZ, Silvia (2009). Op. Cit., p. 2
[99] PINEDA-GÓMEZ, Hernán Darío (2009). Op. Cit., p. 143-144

creativa e innovadora frente a la competencia. Para estudiar adecuadamente tales dinámicas, Michael Porter propone un modelo analítico conocido como el “diamante de la competitividad”, el cual integra e interrelaciona entre sí cuatro criterios, a saber: las condiciones de los factores; las condiciones de la demanda; estrategia, estructura y rivalidad; y por último, sectores afines y de apoyo. Además de estos parámetros, Porter plantea dos variables exógenas: el gobierno y el azar (ver Figura 3). Se debe mencionar que los elementos que forman parte del diamante, funcionan como una unidad operativa, por lo cual una falla o error en cualquiera de estos ítems, limita seriamente la competitividad de una compañía.

Figura 3. Diamante de la competitividad de Michael Porter.



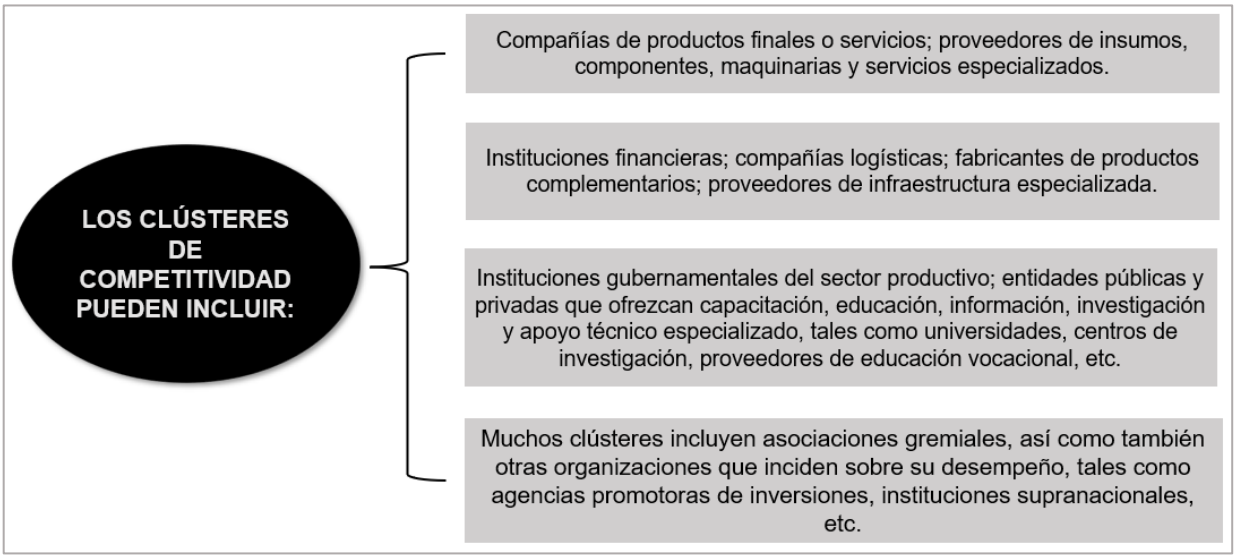
Fuente: Elaboración propia con base en BURBANO VALLEJO, Edy Lorena; GONZÁLEZ CABO, Verena & MORENO, Eugenio. La competitividad como elemento esencial para el desarrollo de las regiones: una mirada al Valle del Cauca. *Gestión y Desarrollo*. 2011. Vol. 8, nro. 1, pp. 56-57

Una de las estrategias más recomendadas por Michael Porter, es la conformación de clústeres productivos en aquellos ámbitos territoriales que reúnen los parámetros esquematizados en el diamante de la competitividad. En términos generales, un clúster empresarial se puede definir como un conglomerado de empresas e instituciones que se encuentran interrelacionadas entre sí y que, además, se localizan en un espacio determinado. Así mismo, se debe mencionar que la estrategia clúster permite elegir sectores económicos de punta, cuya principal característica es la capacidad funcional que tienen para movilizar y apalancar el crecimiento sostenido de la economía nacional, a través de encadenamientos productivos hacia atrás y hacia adelante. Al

respecto, Michael Porter expresa que los países no alcanzan el “éxito económico” con sectores empresariales aislados, sino con esquemas asociativos de carácter productivo que promuevan la creación de múltiples redes de cooperación institucional e innovación tecnológica[100].

Otra conclusión importante que se infiere a partir de la propuesta teórica de Michael Porter, es el hecho de que ningún Estado es competitivo en todos los sectores de la economía; situación que obliga a identificar aquellas actividades productivas con mayor dinamismo económico, con el objetivo de focalizar y dirigir las inversiones público-privadas hacia dichos sectores. Además de lo anterior, se debe resaltar que el concepto de “clúster” no representa necesariamente una concentración espacial de firmas locales o extranjeras, sino que hace referencia a un conjunto de compañías e instituciones que se encuentran interrelacionadas entre sí y que pueden estar ubicadas de una manera dispersa al interior de un ámbito territorial específico[101]. En este orden de ideas, se puede decir que la estrategia clúster promueve la alianza entre distintas empresas y entidades que desarrollan actividades económicas similares o complementarias, impulsando de esta forma la creación de varias redes funcionales de integración, cooperación e innovación tecnológica (ver Figura 4).

Figura 4. Compañías e instituciones que pueden conforman un clúster productivo.



Fuente: Modificado de SUÑOL, Sandra (2006). Op. Cit., p. 187

A pesar de las valiosas contribuciones que hizo Michael Porter a la teoría de la competitividad, sus obras no estuvieron exentas de críticas por la forma en la que abordaron ciertos aspectos de la realidad socioeconómica y territorial de los países. En este orden de ideas, autores como Alan Rugman (1945-2014), Alain Verbeke (1960-), Hwy-Chang Moon (1952-), Paul Krugman

[100] SUÑOL, Sandra (2006). Op. Cit., p. 185-186
[101] PINEDA-GÓMEZ, Hernán Darío (2009). Op. Cit., p. 143-144

(1953-), entre otros, formularon fuertes críticas en contra de algunos planteamientos de Porter. En el “diamante de la competitividad”, Michael Porter propone dos variables exógenas: el azar y el gobierno (ver Figura 3), las cuales, según el académico norteamericano, pueden afectar a los cuatro parámetros internos del modelo, sin que éstos últimos modifiquen o alteren el estado de estas variables exógenas. Esta idea, que se constituye en uno de los pilares básicos de los trabajos del economista estadounidense, ha sido ampliamente debatida por diferentes autores, quienes han propuesto otras alternativas teóricas con el fin de subsanar determinados errores identificados en los planteamientos de Michael Porter.

En relación con lo anterior, Alan M. Rugman afirma que, por lo general, el gobierno puede ser afectado por las cuatro variables internas del diamante de la competitividad, ya que éste debe responder y ajustarse a las exigencias que presentan los distintos agentes sociales, los cuales, en su mayoría, participan activamente en la construcción de políticas públicas de orden estatal o local[102]. En consecuencia, A. Rugman propone incluir al “gobierno” dentro de los parámetros endógenos que hacen parte del modelo analítico elaborado por Michael Porter, renombrándolo para tal efecto como el “pentágono de la competitividad”. Ahora bien, otra crítica formulada en contra de los planteamientos científicos de Porter, es la ausencia de un análisis riguroso sobre los posibles efectos que tiene el contexto internacional en el aparato productivo nacional. Esta situación llevó a que Alan Rugman, Hwy-Chang Moon y Alain Verbeke publicaran, en 1998, su trabajo teórico denominado “el doble diamante”[103].

En términos generales, el “doble diamante” se encuentra conformado por las mismas variables planteadas inicialmente por Porter en su modelo analítico, pero incorporando otros factores de suma importancia como el gobierno y las actividades de las empresas transnacionales. Según Jahir Lombana y Silvia Rozas[104], el “doble diamante de la competitividad” tiene como finalidad analizar y evaluar dos niveles funcionales de actividad: por un lado, el contexto nacional en el que están localizadas las compañías; y por el otro, las características del escenario mundial al que se enfrentan tales firmas corporativas. Se debe resaltar que esta propuesta teórica exhorta a las autoridades de orden estatal a construir “clústeres productivos de categoría mundial”, los cuales deben estar adecuadamente conectados a redes de articulación transnacional, a través del establecimiento de alianzas estratégicas con otras compañías e instituciones globales.

En síntesis, se puede concluir que la teoría de la competitividad permite entender los procesos de reestructuración territorial que viene promoviendo la globalización a un ritmo acelerado. En este sentido, la mayoría de los gobiernos del mundo están impulsando un conjunto de cambios macroeconómicos en sus aparatos productivos, con el objetivo de adaptarlos a las tendencias neoliberales que caracterizan a la sociedad contemporánea. Bajo un contexto económico que hace énfasis en la necesidad de construir “territorios más competitivos”, los diferentes Estados-nación se han concentrado en definir múltiples políticas públicas que buscan crear las mejores

[102] LOMBANA, Jahir & ROZAS GUTIÉRREZ, Silvia (2009). Op. Cit., p. 5
[103] BURBANO VALLEJO, Edy Lorena; GONZÁLEZ CABO, Verena & MORENO, Eugenio (2011). Op. Cit., p. 56-57
[104] LOMBANA, Jahir & ROZAS GUTIÉRREZ, Silvia (2009). Op. Cit., p. 6-7

“condiciones socioeconómicas” para la atracción y captación de mayores flujos de IED. Por lo general, estos capitales se materializan con la localización de varias empresas transnacionales en los principales territorios metropolitanos de cada país, ya que son los espacios que reúnen los parámetros de competitividad necesarios para la operación, valorización y expansión global de los capitales invertidos. De ahí, que las autoridades locales dirijan su capacidad institucional hacia aquellos lugares categorizados como “estratégicos”, con la finalidad de equipararlos con todos los factores descritos con anterioridad – infraestructura física, capital humano, potencial científico, etc. – y así asegurar su inserción en los circuitos económicos globales.

En este orden de ideas, se puede plantear que los territorios metropolitanos se han convertido en los espacios privilegiados para soportar los distintos procesos de articulación transnacional que impulsa y promueve el fenómeno de la globalización, transformando de esta manera los patrones morfológicos y funcionales de estos territorios. Según Martínez[105], la metropolización contemporánea se caracteriza por presentar estructuras espaciales “*dispersas*”, “*discontinua*s” y “*multinodales*”, las cuales se encuentran conectadas a diferentes redes de interdependencia global*. Dentro de esta nueva realidad metapolitana, se destacan las zonas francas; *enclaves funcionales* que son tratados, al menos en el contexto colombiano, como instrumentos para la atracción y captación de inversiones extranjeras, y en donde se localizan múltiples compañías organizadas en clústeres productivos de alta competitividad; hecho que facilita sus actividades económicas en el ámbito internacional.

En este sentido, el análisis de la Zona Franca del Pacífico como *dispositivo de la globalización*, pasa por considerar una serie de políticas económicas de orden nacional y local, las cuales se enmarcan dentro del paradigma de la competitividad. Dicho marco normativo, muy influenciado por las tendencias neoliberales, permitirá entender por qué las zonas francas se han convertido en uno de los instrumentos más promocionados por el Estado colombiano para lograr buenos índices de participación global; proceso que ha tenido, en efecto, fuertes impactos territoriales en algunos espacios metropolitanos del país. Se debe anotar que el régimen franco hace parte de los cambios macroeconómicos que la nación adoptó a partir de la década de 1990, cuando el gobierno de César Gaviria (1990-1994) sentó las bases para la apertura externa del mercado nacional. De hecho, gracias a este proceso económico, se incrementaron los flujos de IED que llegaban al país, lo cual se materializó con la instalación de distintas empresas transnacionales a lo largo y ancho del territorio colombiano[106].

---

[105] MARTÍNEZ TORO, Pedro Martín (2016). Op. Cit., p. 96-97

(*) El tema de las redes o cadenas de articulación transnacional será tratado con mayor profundidad en el marco conceptual de esta investigación.

[106] RAMÍREZ MOLINARES, Carlos Vicente (2010). Op. Cit., p. 174-176

CAPÍTULO III: MARCO CONCEPTUAL DE LA INVESTIGACIÓN

La función principal de un marco conceptual es definir aquellos términos que van a emplearse con mayor frecuencia a lo largo de la investigación[107]. En este orden de ideas, se puede decir que esta sección tiene como fin la identificación, sistematización y exposición de los conceptos fundamentales que permitirán el desarrollo exitoso del proyecto de investigación. Teniendo en cuenta lo anterior, se presenta el marco conceptual de este documento, el cual se organiza en torno a tres grandes términos, a saber: *globalización*, *metropolización* y *metapolización*. Cada uno de estos conceptos será abordado desde la perspectiva epistemológica seleccionada para este trabajo de grado, lo cual le otorgará coherencia teórica a la investigación.

3.1. HACIA UNA DEFINICIÓN DE LA GLOBALIZACIÓN

Este subíndice tiene como fin responder las siguientes preguntas: *¿en qué consiste realmente la globalización económica?*, *¿cuáles son los vectores objetivos que direccionan los procesos transnacionales asociados con este fenómeno?*, *¿la fase actual de dicho proceso es originada por los últimos avances tecnológicos desarrollados por el ser humano*, *por "imposición política" de los agentes económicos más poderosos*, *o por la "capacidad natural" del sistema capitalista de expandirse y reproducirse a escala mundial?*; y, por último, *¿cómo estas nuevas dinámicas de integración económica afectan el funcionamiento de los Estados-nación?*. Responder estas preguntas, permitirá ampliar el conocimiento sobre el fenómeno de la globalización, el cual ha impactado, con diferentes matices, a los principales territorios metropolitanos del planeta.

3.1.1. ¿Qué se entiende por globalización?

La globalización de la economía se puede definir como un proceso multiescalar que promueve la integración e interdependencia funcional de los distintos países del planeta, posibilitando la emergencia y consolidación de un mercado mundial altamente interconectado y especializado, el cual se caracteriza por presentar una intensificación sistemática de los flujos transnacionales de capitales, bienes, servicios y factores de producción. En relación con lo anterior, Luis Carlos Jiménez[108] afirma que la globalización es un fenómeno dinámico y multidimensional mediante el cual la internacionalización de la economía es capaz de producir cambios en otros sectores de la sociedad, tales como la política, la cultura y la planificación territorial. En este sentido, se puede decir que la globalización es una nueva forma de gestión operativa del capitalismo, cuyo atributo principal es el establecimiento de múltiples relaciones transfronterizas que sobrepasan los límites político-administrativos de los Estados-nación.

De acuerdo con Luis Cuervo[109], la economía contemporánea es capaz de funcionar en tiempo real las 24 horas del día, gracias a la infraestructura tecnológica que la humanidad ha logrado desarrollar en las últimas décadas. De esta manera, el fenómeno de la globalización promueve

---

[107] MÉNDEZ ALVAREZ, Carlos Eduardo (2011). Op. Cit., p. 204
[108] JIMÉNEZ REYES, Luis Carlos. Geografía del cambio "global": algunos efectos en la organización del espacio geográfico. *Cuadernos de Geografía*. 2003. Vol. XII, nro. 1, pp. 156-157
[109] CUERVO GONZÁLEZ, Luis Mauricio (2006). Op. Cit., p. 12-14

la formación de un espacio mundial altamente técnico, científico e informacional, particularidad que permite el funcionamiento sistemático y simultáneo de las distintas actividades productivas asociadas con la economía mundial. Sin embargo, se debe precisar que las transformaciones globales que impulsa la nueva fase de internacionalización económica, no afectan de la misma manera a todos los territorios del planeta Tierra. De hecho, existen varios autores que prefieren utilizar el término de "economía-mundo" para referirse a las dinámicas funcionales que hoy en día caracterizan a la sociedad, ya que, según ellos, los procesos de integración y coordinación global solo cubren una "porción" determinada del planeta, dejando aisladas a regiones enteras que no tienen los recursos suficientes para participar activamente en los circuitos económicos de carácter transnacional.

En este punto, vale la pena precisar la diferencia entre los conceptos de "*internacionalización*" y "*globalización*". En cuanto al primero, éste hace referencia a la creciente extensión geográfica de las actividades económicas más allá de las fronteras nacionales; por tanto, los procesos de internacionalización no son fenómenos nuevos, ya que éstos se vienen presentando desde los albores de la civilización humana[110]. La globalización económica es cualitativamente diferente: se trata de un proceso multiescalar que implica una mayor integración funcional de las distintas actividades productivas geográficamente dispersas, impulsando de esta forma la interconexión e interdependencia económica de varios países localizados alrededor del planeta. Así mismo, y tal como se expuso en párrafos anteriores, el fenómeno de la globalización no solo afecta la estructura productiva de cada país, sino también otras esferas de la sociedad como la política, la cultura y, por supuesto, la organización territorial.

En este sentido, se puede afirmar que la globalización es una forma más avanzada y compleja de internacionalización, en donde se presenta una mayor interdependencia funcional entre los diferentes países del planeta. Según Luis Mauricio Cuervo[111], estas particularidades le otorgan al fenómeno de la globalización un carácter polivalente y, por tanto, multidimensional; atributos que se redefinen constantemente al tenor de las condiciones socioeconómicas que enseña la sociedad. Además de lo anterior, se debe anotar que esta nueva etapa de integración mundial, se guía a través de una serie de vectores o fuerzas que dan soporte a las múltiples actividades económicas derivadas de la globalización contemporánea. Estos vectores objetivos son, en su orden, el productivo-tecnológico, el comercial, el financiero y, por último, el político; parámetros conceptuales que se desarrollarán a continuación.

3.1.2. Sobre los vectores objetivos de la globalización

Siguiendo la propuesta conceptual de Luis Mauricio Cuervo[112], se puede decir que los vectores objetivos de la globalización son aquellas fuerzas operativas que posibilitan el funcionamiento sistemático de la economía internacional. En este sentido, tales vectores se constituyen en los

---

[110] JIMÉNEZ REYES, Luis Carlos. Transformaciones espaciales derivadas del proceso de globalización. *Cuadernos de Geografía*. 1999. Vol. VIII, nro. 1, pp. 77
[111] CUERVO GONZÁLEZ, Luis Mauricio (2006). Op. Cit., p. 10
[112] Ibid., p. 35

principales ejes de transformación que direccionan y dan validez a las distintas actividades de carácter transnacional que se desarrollan en el marco de la globalización. Según el autor citado con anterioridad, estas fuerzas definen y modifican sus propias escalas de operación, a la vez que determinan las instituciones tanto locales como supranacionales que regulan y vigilan sus tareas funcionales. No obstante, se debe mencionar que estos vectores operan bajo una lógica integral y coordinada, por lo cual funcionan como una unidad sistemática en tiempo real, hecho que permite, en últimas, la emergencia de un mercado global altamente interconectado. Como se expuso en el párrafo anterior, se destacan cuatro fuerzas o ejes de transformación, a saber: el productivo-tecnológico, el comercial, el financiero y el político. A continuación, se realiza una caracterización general de estos parámetros.

3.1.2.1. El vector productivo-tecnológico

Este vector se encuentra relacionado con los cambios estructurales que produce la aplicación sistemática de los nuevos desarrollos tecnológicos en las actividades productivas que realizan las distintas compañías. Según los planteamientos conceptuales de Bervejillo[113], la revolución tecnológica presentada en las áreas de la informática, las telecomunicaciones y los transportes ha facilitado la expansión geográfica de las grandes empresas capitalistas, las cuales optaron por desarrollar una estrategia organizativa que contempló la instalación de una serie de filiales corporativas alrededor del planeta Tierra, dando origen a una nueva estructura productiva que se caracteriza por presentar una elevada integración funcional entre las diferentes economías del mundo. Como resultado de la globalización y del nuevo paradigma tecno-económico, surge un modelo de producción denominado posfordista, cuyos parámetros operativos hacen énfasis en los criterios de flexibilidad, articulación y coordinación a escala global.

Además de lo anterior, se debe mencionar que las nuevas tecnologías permiten la gestión y el control a distancia de los distintos procesos productivos asociados con la economía global, los cuales se caracterizan por su alta complejidad y dispersión geográfica. En este orden de ideas, se puede decir que este vector ha impulsado y consolidado la organización en red, cuya lógica operativa estriba en favorecer las dinámicas de interconexión funcional entre diferentes "*nodos productivos*" ubicados alrededor del planeta. Según Luis Carlos Jiménez[114], la organización en red pone en crisis los conceptos de "proximidad" y "contigüidad", ya que hoy en día la mayoría de compañías procuran establecer alianzas empresariales con agentes económicos de ámbito transnacional, dejando en un segundo plano los acuerdos que pueden llegar a desarrollar con algunas empresas instaladas en su mismo entorno geográfico. De ahí, que el autor citado con anterioridad afirme que las compañías contemporáneas ya no se interesan por saber quiénes son sus "vecinos", sino que su principal interés es definir conexiones estratégicas con grandes conglomerados económicos de carácter mundial.

---

[113] BERVEJILLO, Federico (1995). Op. Cit., p. 8-9
[114] JIMÉNEZ REYES, Luis Carlos (2003). Op. Cit., p. 157-159

En este sentido, y teniendo en cuenta lo expuesto por Jiménez[115], se puede mencionar que el posfordismo es un régimen de acumulación flexible que hace mayor énfasis en los parámetros de "conectividad" y "conexidad", es decir, que dicho modelo de producción impulsa y promueve todas aquellas actividades económicas que permiten la interconexión funcional de los distintos países del planeta. Esta particularidad trasladada al ámbito disciplinar de la geografía, deja en evidencia, por ejemplo, que las áreas de influencia de las grandes regiones metropolitanas del mundo, se definen más en función del conjunto de *nodos globales* con los cuales tienen alguna conexión estratégica, que del espacio vecino o contiguo en donde éstas se hallan localizadas. Otra de las transformaciones que ha traído consigo este vector, es el fortalecimiento del sector de los servicios en las diferentes economías del planeta.

Este proceso de tercerización global ha tenido como principal consecuencia un incremento de la participación del sector de los servicios en el PIB mundial, fenómeno que se ha consolidado gracias a la utilización de las TIC. Según Irma Arriagada[116], en los últimos años el concepto de "*tercerización*" se emplea para referirse a los distintos procesos de subcontratación que llevan a cabo determinadas compañías, las cuales delegan algunas funciones administrativas a otras empresas. Esta nueva estructura productiva ha impactado profundamente los marcos jurídicos que regulan los mercados laborales. Desde la década de 1990, la mayoría de los países vienen adaptando diferentes reformas constitucionales que buscan flexibilizar al máximo los requisitos legales asociados con los procesos contractuales de las personas, situación que ha generado importantes cambios en asuntos como la seguridad social de los trabajadores, la conformación de sindicatos, el régimen de pensiones, entre otros.

Estos procesos de tercerización también se conocen con el nombre de "outsourcing". Se puede decir que esta forma de organización corporativa busca aumentar los índices de competitividad de las diferentes empresas, a través del uso de nuevas tecnologías que permitan abaratar los costos de producción de las firmas involucradas en tales dinámicas. La literatura especializada en este tema, hace énfasis en tres subsectores de tercerización: en primer lugar, se encuentra el Business Process Outsourcing (BPO), cuya principal característica estriba en la delegación de múltiples procesos de negocio a compañías externas*, las cuales se encargan de gestionar la mayoría de las operaciones nacionales y extranjeras de las firmas contratantes; en segundo término, se halla el proceso de tercerización denominado Information Technology Outsourcing (ITO), el cual se relaciona con la prestación de servicios especializados en áreas tecnológicas, tales como los sistemas de información – Big Data – y las plataformas digitales.

---

[115] Ibid., p. 158

[116] ARRIAGADA, Irma. Globalización y tercerización: ¿oportunidades para la feminización de mercados y políticas? *Revista de Ciencias Sociales*. 2000, nro. 18, pp. 14

(*) Un proceso de negocio hace referencia a un conjunto de actividades relacionadas entre sí, las cuales se organizan en una secuencia específica para la producción de un determinado servicio. Ampliando la discusión en torno a este tema, se puede decir que un proceso de negocio adquiere la funcionalidad de un diagrama de flujo; esquema que se caracteriza por presentar una secuencia de tareas que se deben cumplir para desarrollar cualquier actividad científica.

Por último, se halla el proceso de tercerización conocido con el nombre de Knowledge Process Outsourcing (KPO), cuyo rasgo principal es la contratación externa de personal calificado para la prestación de servicios en áreas relacionadas con la producción y gestión del conocimiento – dígase, por ejemplo, análisis de datos, investigación de mercados, asesorías jurídicas, entre otras –. La importancia de estos procesos de tercerización – BPO, ITO y KPO – radica en que facilitan la circulación y movilidad de los flujos de capital a escala planetaria, conectado a una diversidad de "*nodos empresariales*" localizados alrededor del mundo. De igual forma, se debe anotar que estos *servicios de tercerización corporativa* generan múltiples redes de información que transcienden las fronteras de los países, lo cual ha permitido la difusión y estandarización de un conjunto de prácticas empresariales por todo el planeta. En este contexto, autores como Federico Bervejillo[117] y Manuel Castells[118] expresan, por ejemplo, que estas nuevas dinámicas económicas facilitan la transición de una sociedad basada fundamentalmente en la producción de bienes y servicios, a una "sociedad de la información" en la que predomina el desarrollo, la gestión y el intercambio de nuevos conocimientos teórico-metodológicos.

Para finalizar, se debe resaltar que el vector productivo-tecnológico también ha tenido grandes repercusiones en la forma de hacer ciencia. En los últimos años, se vienen consolidando varias alianzas entre el Estado, los centros de educación superior y las diferentes empresas ubicadas en los territorios regionales. Dichos acuerdos interinstitucionales, pretenden construir sinergias entre los actores sociales mencionados con anterioridad, esto con el fin de impulsar la ciencia, la tecnología y la innovación del entorno local, lo cual permitiría mejorar, en teoría, los distintos indicadores de competitividad económica del país y de las empresas[119]. Esta última afirmación, deja en evidencia que la mayoría de los programas de investigación se desarrollan en función de su posible utilidad social; hecho que beneficia a determinadas disciplinas del conocimiento, tales como las ciencias puras, las ingenierías, las carreras administrativas, etc.

3.1.2.2. El vector comercial

Este vector objetivo es el responsable de la expansión geográfica del comercio mundial. Dicho proceso se ha llevado a cabo a través de la promoción y el fortalecimiento de las exportaciones de bienes y servicios, consolidando de esta manera las actividades económicas asociadas con el comercio exterior. Como se mencionó en apartados anteriores, el alto dinamismo económico que presenta este sector en la actualidad, se debe a la desregulación que experimentaron los diferentes mercados locales a finales del siglo XX, lo cual significó la eliminación total o parcial de las barreras arancelarias que los Estados habían impuesto a las mercancías extranjeras en épocas pasadas. Para regular el comercio internacional, se inaugura la OMC en 1994; entidad

---

[117] BERVEJILLO, Federico (1995). Op. Cit., p. 10-14

[118] CASTELLS, Manuel (2006). *La era de la información*, citado por BUSTOS OSPINA, Jorge Alberto (2016). Op. Cit., p. 14-15

[119] MORINELLY BURBANO, María Camila. Coordinación de los actores Universidad-Empresa-Estado en el eje Ciencia-Tecnología e Innovación de la Política Pública de Competitividad en el Valle del Cauca. Tesis de Maestría para optar por el título de Magíster en Políticas Públicas. Cali: Universidad del Valle, 2017. p. 7

supranacional que se encarga de establecer y vigilar las distintas normas que rigen el comercio entre los países del planeta.

Bajo la cláusula de la *Nación más Favorecida* (NMF)*, la OMC vigila que los países miembros de la entidad apliquen los acuerdos alcanzados sobre aranceles y propiedad intelectual en sus diferentes políticas macroeconómicas, asegurando de esta manera el libre comercio de bienes y servicios a escala mundial. Se debe resaltar que la OMC también supervisa el cumplimiento de los múltiples Tratados de Libre Comercio (TLC) que vienen desarrollando algunas naciones desde el siglo XIX. Estos acuerdos tienen como objetivo mejorar la integración comercial entre los Estados negociantes, a través del establecimiento de tarifas arancelarias más competitivas y favorables para las compañías ubicadas en cada país. De igual forma, varios TLC contienen cláusulas relacionadas con la simplificación de trámites burocráticos, esto con el fin de agilizar, entre otras cosas, las actividades administrativas que se deben realizar para efectuar cualquier proceso de exportación e importación de mercancías. Desde los últimos años, los TLC se han interesado por impulsar la movilidad internacional de diferentes profesionales universitarios, lo cual ha facilitado la creación de amplias redes de innovación científica alrededor del mundo[120].

Una de las características más importantes del comercio mundial de bienes y servicios, es que es un proceso económico que se gestiona fundamentalmente desde y hacia las grandes firmas transnacionales, las cuales han adquirido un papel predominante en la economía global. Ahora bien, revisando algunos datos referentes a la dinámica del comercio exterior, se puede afirmar que las exportaciones representaron, en el año 2019, cerca del 28,3% del PIB mundial, lo cual deja en evidencia la importancia que tiene el comercio internacional para los diferentes países del planeta, a pesar de la caída que registró dicho indicador en el 2020. Según datos del BM[121], las exportaciones mundiales bajaron un 1,8% aproximadamente en tal periodo, representando el 26,5% del PIB global. El fenómeno anterior se debe al fuerte impacto que tuvo la pandemia de la COVID-19 sobre las economías del planeta.

3.1.2.3. El vector financiero

Este vector de la globalización ha propiciado la emergencia de un ciclo financiero mundial que funciona en tiempo real las 24 horas del día. Según Elisabet Ruiz[122], la globalización financiera ha originado una mayor movilidad de los flujos de capital a escala planetaria, favoreciendo los procesos de integración económica de los diferentes mercados bursátiles que funcionan en la actualidad. Bajo estas condiciones, las grandes empresas transnacionales tienen la posibilidad de invertir sus capitales en cualquier país del mundo que cumpla con determinados parámetros de estabilidad macroeconómica, lo cual permite reducir los niveles de incertidumbre y de riesgo

---

(*) La cláusula de la "*Nación más Favorecida*" (NMF) es un acuerdo donde una parte negociante promete a la otra, ofrecerle el mejor precio al momento de efectuar la compra de un determinado bien o servicio.

120 BERVEJILLO, Federico (1995). Op. Cit., p. 18-20

121 BANCO MUNDIAL. Contribución al PIB mundial de las exportaciones de bienes y servicios. [En línea] [Consultado el 28 de Marzo de 2022] [Disponible en Data (bancomundial.org)], 2022

122 RUIZ DOTRAS, Elisabet. La nueva era de los mercados financieros y su globalización. *OIKONMICS: Revista de los Estudios de Economía y Empresa*. 2014, nro. 2, pp. 26-27

asociados con estas transacciones financieras. Se debe resaltar que el dinamismo económico que enseñan los mercados de capitales hoy en día, es el resultado, por un lado, de las distintas políticas de desregulación económica que promovieron las naciones occidentales a finales del siglo pasado, y que permitieron la configuración de un sistema monetario de carácter fiduciario altamente volátil y especulativo; y por el otro, de la aparición de nuevos aplicativos tecnológicos que han facilitado las operaciones financieras de los seres humanos.

Gracias a los dos hechos mencionados anteriormente, los mercados financieros han adquirido un carácter más complejo e inestable, incrementando la volatilidad y la especulación operativa de las actividades económicas asociadas con el sector financiero. En este punto, vale la pena resaltar los cambios que ha traído consigo la aplicación sistemática de las nuevas tecnologías en los mercados de capitales. En este sentido, varios autores afirman que el desarrollo técnico y científico que vienen experimentando las redes digitales de comunicación, ha posibilitado los procesos de interconexión financiera entre los distintos países; hecho que se puede observar, por ejemplo, con la utilización de algunas plataformas tecnológicas que permiten la realización de numerosas transacciones al instante, destacándose en este asunto el sistema internacional de pagos SWIFT (acrónimo de *Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication*); aplicativo que conecta a más de 11.000 bancos ubicados en 204 países, y en donde se hacen 42 millones de transacciones diariamente.

En los últimos años han aparecido nuevos activos financieros que emplean para su operación las ventajas de las llamadas TIC. Estos productos son las famosas "*criptomonedas*", las cuales se mueven en un mundo digital altamente especulativo y fluctuante. La principal característica de estos activos, es que no se encuentran regulados por ninguna institución bancaria o entidad gubernamental, aumentado los niveles de riesgo e incertidumbre de las inversiones realizadas. Sin embargo, los protagonistas de esta globalización financiera son los inversores de carácter institucional, agentes económicos que administran grandes capitales y que, por tanto, poseen la capacidad para inyectar dinero en diferentes sectores de la sociedad, tales como: los fondos de pensiones, los fondos privados de inversión, las compañías de seguro, entre otros[123].

De acuerdo con Pedro Martínez[124], el capital financiero transnacional también ha impactado al sector inmobiliario y de la construcción desde la década de 1970, propiciando la transformación de los patrones morfológicos y funcionales de las urbes contemporáneas. De esta manera, los mercados inmobiliarios vienen adquiriendo un papel destacado en los procesos de crecimiento y expansión urbana de las ciudades; dinámica territorial que permite la valorización económica de los flujos de capital invertidos en tales actividades. Lo comentado con anterioridad se puede observar, por ejemplo, con la cantidad de proyectos residenciales que se encuentran en etapa de construcción en los distintos centros urbanos, sumado a la aparición de "*shopping centers*" y de otras tipologías arquitectónicas que son promovidas por las compañías inmobiliarias. De

[123] PRADA, Luis. Globalización y finanzas internacionales. *Innovar: Revista de Ciencias Administrativas y Sociales*. 2003, nro. 21, pp. 31-33

[124] MARTÍNEZ TORO, Pedro Martín. Mercado inmobiliario y la producción del archipiélago metropolitano la metropolización de Cali. *Bitácora Urbano Territorial*. 2018. Vol. 28, nro. 1, pp. 11-12

ahí, que varios autores resalten la “capacidad” que posee el capital financiero para “insertarse” en la mayoría de las actividades económicas que desarrolla el ser humano.

Ahora bien, la principal desventaja de la elevada integración funcional de los mercados locales, es la rápida propagación de las crisis financieras a través del “efecto contagio”. Este fenómeno se manifiesta cuando se produce una fuerte crisis económica en una nación dominante; hecho que termina afectando, de forma simultánea, a todos los mercados del planeta. Un ejemplo de lo anterior, lo puede constituir la grave crisis hipotecaria que experimentó Estados Unidos entre los años 2007 y 2008, la cual redujo la capacidad de liquidez de todos los mercados bursátiles del planeta, impactando negativamente a las distintas economías y dejando en evidencia, una vez más, las profundas debilidades del sistema financiero global, tal como ocurrió con la Gran Depresión presentada en la década de 1930.

3.1.2.4. El vector político

Este vector se encuentra asociado con las distintas transformaciones que vienen presentando los Estados-nación en el contexto de la globalización económica. Antes de comenzar el debate teórico en torno a los efectos que produce este vector objetivo, se debe mencionar que el tema académico relacionado con los impactos que tiene la globalización sobre el funcionamiento de los diferentes Estados, es uno de los más discutidos y que mayor interés ha despertado en los últimos años. En este sentido, el autor mexicano José María Serna de la Garza[125] ha resumido la bibliografía existente sobre este asunto en dos grandes posturas científicas: por un lado, se encuentran aquellos proyectos de investigación que aseguran que la globalización ocasionará la disolución de los aparatos estatales o, al menos, su debilitamiento estructural; y, por el otro, se hallan todos los estudios académicos que defienden la idea que afirma que el Estado-nación se está transformando al tenor de las condiciones socioeconómicas actuales, adaptándose de esta manera a los procesos funcionales que impulsa el fenómeno de la globalización.

En cuanto a la primera postura, ésta hace énfasis en el papel estratégico que desempeñan las múltiples redes de transferencia de información que impulsan algunas entidades no estatales, cuya capacidad operativa les permite participar activamente en distintos escenarios decisorios junto con los Estados-nación. Estas entidades son, en efecto, las denominadas organizaciones no gubernamentales (ONG), las cuales han adquirido una influencia importante en los asuntos internos y externos de los países. De acuerdo con Serna de la Garza[126], existen determinadas ONG que superan la capacidad técnica y financiera de ciertos Estados, sobre todo de aquellos que presentan altos índices de pobreza extrema. Esta última particularidad se puede constituir en un posible ejemplo del debilitamiento estructural que vienen experimentando la mayoría de

[125] SERNA DE LA GARZA, José María. *Globalización*, *Estado* y *Derecho*: el debate sobre el Estado en la era de la globalización. En: Impacto e implicaciones constitucionales de la globalización en el sistema jurídico mexicano. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), 2012. p. 61-62

[126] Ibid., p. 63

los gobiernos del mundo; situación que es utilizada por quienes defienden la idea que expresa que la globalización provocará el fin de los aparatos estatales tal como se conocen hoy en día.

Esta postura también afirma que la creciente expansión de las compañías transnacionales, es otro elemento que erosiona el poder de los Estados-nación. Según Velázquez y Pérez[127], estas grandes firmas empresariales tienden a "desconectarse" de la realidad social y económica que viven la mayoría de las naciones en las que están localizadas, debilitando el aparato productivo doméstico o local de estos territorios. A este panorama, se le debe sumar, además, la creciente globalización de los mercados de capitales, situación que, según los defensores de la postura objeto de discusión, ha restringido las esferas de intervención gubernamental en los temas de ámbito económico. De esta forma, se puede decir que los agentes transnacionales son los que establecen las principales reglas de juego que direccionan la economía global, obligando a los diferentes países a cumplir las directrices emanadas de los organismos supranacionales, dado que, si se oponen a dichas normativas, pueden ser objeto de duras sanciones económicas que terminan destruyendo, tarde o temprano, la capacidad productiva de tales Estados.

La increíble capacidad que tiene el capital financiero para desplazarse en tiempo real por todo el planeta, ha llevado a que algunos autores planteen la idea de que la era global ha decretado, de alguna manera, "el fin de la geografía". Esta propuesta se sustenta en la premisa que afirma que los territorios locales ya no tendrían un papel importante para la expansión y reproducción de los distintos flujos de capital, dado que éstos pueden salir de un lugar a otro sin la necesidad de someterse a los marcos normativos definidos por dichos Estados[128]. Otro de los fenómenos que pone en crisis el poder de los gobiernos estatales, es el crimen internacional representado principalmente por el narcotráfico. En efecto, las estructuras delictivas dedicadas a tal negocio, han aprovechado la porosidad de las fronteras y los espacios financieros transnacionales para incrementar su capacidad operativa a escala global, convirtiéndose en un problema que exige la actuación de una serie de instituciones de orden mundial.

En síntesis, la primera postura académica que deduce el autor mexicano José María Serna de la Garza sobre el tema en cuestión, argumenta que los Estados-nación, ante las circunstancias descritas con anterioridad, tenderán a disolverse en el futuro, debido al impacto combinado de los distintos procesos funcionales relacionados con el fenómeno de la globalización. Por tanto, los Estados están dejando de ser la unidad natural y absoluta para resolver los múltiples temas de la agenda internacional. De esta manera, están surgiendo un conjunto de instituciones que tienen la capacidad operativa para competir con los gobiernos estatales, arrebatándoles varias de las funciones tradicionales que éstos habían alcanzado a monopolizar en tiempos pasados. Ahora bien, en cuanto a la segunda tendencia científica que identifica Serna de la Garza, y en la cual se inscribe este trabajo de grado, ésta sostiene que el Estado no está desapareciendo,

---

[127] VELÁZQUEZ BECERRIL, César A. & PÉREZ-PÉREZ, Gabriel. Las transformaciones del Estado-nación en el contexto de la globalización. *Política y Cultura*. 2010, nro. 33, pp. 110-113

[128] TRINCA FIGHERA, Delfina. Globalización y territorio: una aproximación desde la geografía. *Párrafos Geográficos*. 2006. Vol. 5, nro. 1, pp. 88-89

sino que se está transformando al tenor de las condiciones actuales, adaptándose de la "mejor manera" a las dinámicas globales.

En este sentido, el Estado aún conserva su poder en la sociedad, ya que es el responsable de la elaboración de todas las políticas públicas que permiten la construcción de las denominadas *ventajas competitivas*, las cuales son aprovechadas por los diferentes agentes económicos de carácter transnacional. No obstante, se debe reconocer que en los últimos años han emergido un conjunto de organismos internacionales que tienen cada vez más incidencia en los asuntos internos y externos de los países. Estas entidades son, por ejemplo, el FMI, el BM, la OMC, la ONU, la OCDE, entre otras. Por lo tanto, se puede concluir que los Estados-nación ya no están "solos" en la política internacional y que, por el contrario, ahora comparten el escenario con un número creciente de instituciones globales. Bajo este contexto, los países han establecido una serie de alianzas transgubernamentales con algunos de estos órganos multilaterales, creando de esta forma extensas redes de trabajo y de cooperación mutua, cuya función principal estriba en identificar las problemáticas sociales que aquejan a dichas naciones y proponer alternativas de solución para resolver estas dificultades desde un marco de asistencia global.

De hecho, estas alianzas de asistencia global son importantes para resolver varios problemas que hoy en día afectan a la humanidad entera, tales como: el cambio climático, la aparición de nuevas enfermedades, el terrorismo internacional, entre otros; asuntos que exigen un enfoque transnacional para su tratamiento y solución, lo cual implica la intensificación de los niveles de interdependencia funcional entre los Estados y algunas instituciones supranacionales expertas en estos temas. Al respecto, José Serna de la Garza[129] afirma que estas redes de cooperación mundial han contribuido a generar orden y coordinación entre los diferentes agentes que tienen capacidad de decisión en estos asuntos, redefiniendo así el concepto de "*gobernanza global*". Además de lo anterior, se debe mencionar que las múltiples instituciones que conforman a los Estados – dígase, por ejemplo, órganos de control, tribunales, superintendencias, etc. – vienen desarrollando varios acuerdos con sus homólogos en el exterior, creando de esta manera una extensa ramificación de relaciones que dan forma al nuevo orden transgubernamental.

En este sentido, se puede plantear que el Estado-nación está cada vez más inmerso en redes de interconexión mundial, permeadas por diferentes fuerzas de carácter transnacional. En este contexto, surge la necesidad de una "reconceptualización" de lo que se entiende por "*Estado*", así como también de otros conceptos relacionados con dicha organización política, tales como: "*poder*", "*autoridad*", "*soberanía*", "*institucionalidad*", "*legitimidad*", etc. Bajo este panorama, los gobiernos estatales vienen promoviendo varios cambios estructurales en sus territorios, con la finalidad de convertirlos en espacios atractivos para los inversionistas extranjeros. De ahí que el Estado, como aparato central de la sociedad, conserve su posición dominante y estratégica en el devenir de la humanidad, a pesar de las importantes transformaciones que está sufriendo por los procesos funcionales originados por la globalización.

---

[129] SERNA DE LA GARZA, José María (2012). Op. Cit., p. 65-70

3.1.3. Los dispositivos de la globalización: una nueva forma de articulación entre lo local y lo global

Los vectores o fuerzas que impulsan la economía contemporánea, promueven la aparición de una serie de *dispositivos funcionales* al servicio de la globalización. La misión principal de tales dispositivos, es permitir la operación, valorización, reproducción y expansión geográfica de los diferentes flujos de capital que circulan a escala global. En este orden de ideas, se puede decir que estos *nodos de actividad transnacional* son, en efecto, *enclaves territoriales* que se hallan ubicados en la mayoría de los países del planeta, y que posibilitan los procesos de articulación e interdependencia económica entre los distintos mercados locales. Dentro de dicha categoría se encuentran, por ejemplo, las grandes compañías transnacionales, los puertos marítimos de mercancías, las zonas francas con régimen tributario especial, los aeropuertos internacionales, los centros de investigación global, etc.

De acuerdo con Alfonso Valenzuela[130], los *dispositivos de la globalización* son aquellos *nodos funcionales* que permiten los procesos de integración y complementariedad operativa entre las distintas economías del planeta, por lo que actúan como plataformas de articulación altamente competitivas y coordinadas a escala global. Por sus características operativas, se puede decir que dichos dispositivos funcionan a una velocidad diferente al resto de los equipamientos que hacen presencia en un espacio determinado, debido a su participación activa en las dinámicas asociadas con la globalización de la economía. En este orden de ideas, se puede plantear que estos *nodos de actividad transnacional* impulsan la aparición de extensas redes de articulación que interconectan e interrelacionan a una diversidad de instituciones del orden local y mundial. De ahí, que algunos autores expresen que los *dispositivos de la globalización* necesitan de un conjunto de entidades y saberes prácticos para su operación, demandando entonces un medio geográfico altamente atractivo y favorable para realizar sus actividades económicas[131].

De esta manera, el funcionamiento de un *dispositivo de la globalización* implica la construcción de extensas redes de operación que involucran a otras entidades tanto locales como globales, particularidad que les otorga un carácter complejo y estratégico a estos "*nodos empresariales*". En este punto, vale la pena resaltar que cada dispositivo desempeña una función determinada de acuerdo con las actividades económicas que desarrolla en la cotidianidad. Por tanto, existe una diversidad de *dispositivos de la globalización* que se pueden dedicar a labores industriales, comerciales, logísticas, de investigación científica, entre otras. Estos *enclaves* tienen, además, sus propias escalas de actuación e intervención territorial; sin embargo, se debe subrayar que éstos funcionan como una unidad operativa altamente integrada y sistemática, otorgándole de esta forma sentido y validez a los procesos transnacionales derivados de la globalización.

Además de lo anterior, se debe anotar que los distintos Estados-nación actúan como espacios facilitadores que permiten la operación de los *dispositivos de la globalización* localizados en el

---

[130] VALENZUELA AGUILERA, Alfonso (2013). Op. Cit., p. 102-103
[131] GARCÍA FANLO, Luis. ¿Qué es un dispositivo?: Foucault, Deleuze y Agamben. *A parte Rei: Revista de Filosofía*. 2011, nro. 74, pp. 1-2

territorio. De hecho, son los gobiernos locales, junto con algunos órganos supranacionales, los que construyen y reglamentan los marcos normativos que permiten el desarrollo de las labores productivas que llevan a cabo dichos *nodos funcionales*. Lo comentado con anterioridad, deja en evidencia que los procesos operativos asociados con la globalización – p. ej., el intercambio comercial de bienes y servicios, la circulación mundial de capitales, la coordinación simultánea de fiales corporativas, entre otros – se expanden desde un contexto predominantemente local, hasta alcanzar una escala o dimensión de ámbito global[132].

En este sentido, se puede afirmar que la globalización es un fenómeno que se construye desde lo local, ya que, por un lado, los diferentes dispositivos que permiten la interconexión mundial, se hallan establecidos en determinados contextos territoriales; y por el otro, las infraestructuras – tanto físicas como digitales – y las capacidades técnicas complementarias – capital humano, investigación científica, etc. – que utilizan cotidianamente dichos dispositivos, se concentran y despliegan en territorios concretos. De esta manera, la conformación de circuitos económicos que sobrepasan las fronteras de los distintos países, es un fenómeno multiescalar que solo es posible mediante ejercicios de coordinación administrativa que llevan a cabo algunos agentes corporativos desde localizaciones específicas. En consecuencia, lo local no es el polo opuesto de lo global, sino que es su lugar de posibilidad, tal como afirma Saskia Sassen en sus trabajos de investigación[133].

La autora citada con anterioridad, expresa que el fenómeno de la globalización tiene una doble condición funcional: es un proceso que trasciende la escala local, pero a la vez es el resultado de una serie de decisiones que se toman desde localizaciones específicas. Esta particularidad se puede ejemplificar con la dinámica mundial que presentan los mercados financieros. Estos flujos de capital se caracterizan por su hipermovilidad; atributo que les permite desplazarse en tiempo real las 24 horas del día por todo el planeta. Como se mencionó en el subíndice 3.1.2.4., esta situación ha llevado a que algunos autores hablen del supuesto “fin de la geografía”. Para estos académicos, la increíble circulación que enseñan los mercados de capitales hoy en día, es un claro ejemplo de “*flujos transnacionales desterritorializados*” que pueden moverse de un lugar a otro sin mayores problemas*, gracias a los conexiones digitales que ofrecen las TIC.

No obstante, dichos flujos transnacionales aparentemente desterritorializados, necesitan de la existencia de una diversidad de dispositivos para su operación, los cuales se hallan localizados en determinados espacios del planeta Tierra. De esta forma, se puede afirmar que la dinámica mundial que presentan los mercados de capitales en la actualidad, requiere de la interconexión estratégica de múltiples distritos financieros – dígase, por ejemplo, Nueva York, Paris, Beijing,

---

[132] BUSTOS OSPINA, Jorge Alberto (2016). Op. Cit., p. 19-20

[133] SASSEN, Saskia. Ciudades en la economía global: enfoques teóricos y metodológicos. *EURE*. 1998. Vol. XXIV, nro. 71, pp. 4-7

(*) Para muchos autores la globalización de la economía ha impulsado “procesos de desterritorialización”, los cuales hacen énfasis en la pérdida de autonomía de los espacios nacionales ante las dinámicas que impulsa y propicia la internacionalización de los mercados, en donde las estrategias de acción colectiva y las relaciones entre los individuos, dependen, cada día más, de decisiones adoptadas por fuera de los territorios locales.

Frankfurt, Londres, Tokio, Hong Kong, etc. –; ciudades que cuentan con los *nodos funcionales* – entidades bancarias, compañías globales de servicios especializados – y las condiciones de competitividad necesarias – infraestructura digital, mano de obra calificada – que posibilitan la circulación rápida y simultánea de los distintos flujos de capital, consolidando de esta forma el alto dinamismo funcional que caracteriza al sistema financiero global. Según Bustos Ospina[134], estos procesos dejan en evidencia que la globalización se debe interpretar como un fenómeno multidimensional que relaciona y articula lo local y lo global, originando una nueva espacialidad económica que conecta, a distintas velocidades, a un número extenso de "*nodos productivos*" localizados alrededor del planeta.

En este sentido, se puede plantear que los procesos funcionales relacionados con el fenómeno de la globalización se originan gracias a los esfuerzos deliberados y desplegados que ejecutan, desde localizaciones específicas, los distintos agentes económicos que participan activamente en dichos circuitos de actividad transnacional. Otra de las características que identifica Sassen en su trabajo de investigación, es que la globalización económica articula especialmente a los territorios subnacionales o metropolitanos más importantes de cada Estado, dado que en estos ámbitos espaciales se concentran la mayoría de dispositivos funcionales e infraestructuras que hacen posible la creación, administración y coordinación de los diferentes flujos que promueve la nueva fase de internacionalización económica. En consecuencia, se postula que el proceso de globalización ha incrementado las interacciones transnacionales entre varios territorios que se ubican en la escala local, transformando los patrones morfológicos y funcionales asociados a tales espacios.

Lo anterior, no implica que se subestime el papel que desempeñan los Estados-nación en este nuevo orden mundial, más bien se trata de plantear que los flujos de integración funcional que caracterizan a la globalización, conectan, ante todo, territorios subnacionales. Así mismo, este enfoque académico permite establecer que la capacidad que poseen determinadas metrópolis para participar activamente en los circuitos económicos internacionales, se debe a las políticas estructurales que definen las autoridades estatales y locales, las cuales impulsan una serie de reformas legislativas con la perspectiva de insertarse adecuadamente a las extensas redes de actividad transnacional. Para Jorge Bustos[135], estos esfuerzos de integración global que llevan a cabo la mayoría de países y regiones, son los que posibilitan la configuración de un espacio mundial atravesado por una diversidad de redes transfronterizas de carácter socioeconómico.

3.2. LA INFLUENCIA DE LA GLOBALIZACIÓN EN LA METROPOLIZACIÓN

Después de finalizar el debate teórico en torno al concepto de "*globalización*", es momento de centrar la discusión en los impactos morfológicos y funcionales que ha tenido dicho fenómeno sobre los territorios metropolitanos. En las últimas décadas, las grandes metrópolis y sus áreas de influencia están experimentando, de manera diferenciada según sus particularidades socio-históricas y geográficas, una radical transformación por efectos de la globalización. Bajo estas

[134] BUSTOS OSPINA, Jorge Alberto (2016). Op. Cit., p. 22
[135] Ibid., p. 21-25

condiciones, algunos autores han propuesto la existencia de una ruptura entre la urbanización producto de la revolución industrial y la que está emergiendo como resultado de la nueva fase de internacionalización económica[136]. Esta situación ha provocado la proliferación de una serie de *neologismos* que buscan analizar las características de la metropolización contemporánea. En este sentido, el presente subíndice tendrá como eje central la definición de los términos de "*metropolización*" y "*metapolización*", haciendo énfasis en los puntos de inflexión que separan y diferencian a dichos conceptos.

3.2.1. La metropolización producto de la industrialización

Los estudios clásicos de geografía urbana han reconocido el papel estratégico que desempeñó la Revolución Industrial en los procesos de expansión territorial de las ciudades. Gracias a los distintos avances tecnológicos que se desarrollaron en Reino Unido a mediados del siglo XVIII, se consolidó el sistema capitalista como modelo económico global, dando origen a una nueva forma de organización productiva denominada "Factory System", que permitió la concentración de los trabajadores en las fábricas recién establecidas[137]. Este hecho, sumado a la abundante mano de obra proveniente del campo, impulsó una diversidad de transformaciones territoriales que afectaron principalmente a los grandes centros urbanos, los cuales experimentaron, entre otras cosas, un fuerte crecimiento demográfico que se tradujo en un aumento exponencial del área construida de tales espacios. Así mismo, estas condiciones posibilitaron la conformación y difusión de los primeros sistemas urbano-regionales, lo que ayudó a consolidar los procesos de interdependencia funcional que se comenzaban a dar entre los asentamientos emergentes.

Según Martínez[138], los centros urbanos que se beneficiaron de las dinámicas socioeconómicas derivadas de la Revolución Industrial, se expandieron de forma "compacta" siguiendo el patrón morfológico conocido popularmente como "mancha de aceite". Dicho proceso de urbanización, permitió la configuración de una estructura metropolitana altamente jerarquizada, en donde las "ciudades de categoría menor" se interrelacionan unidireccionalmente con la metrópoli, dando lugar a un modelo funcional de centro-periferia (ver Figura 5). Autores como Ascher[139], afirman que los rasgos territoriales que exhibían las urbes europeas y norteamericanas a principios del siglo pasado, se deben principalmente a la necesidad público-privada de adaptar las ciudades a las exigencias operativas de las compañías, lo cual impulsó la construcción de grandes vías de comunicación que mejoraron la conectividad y accesibilidad a los sectores industriales que aún permanecían localizados dentro de los centros urbanos. Así mismo, este proceso requirió la ampliación de las redes de servicios públicos hacia aquellas áreas de actividad económica.

De esta forma, la ciudad se convirtió en una unidad socio-territorial estratégica para promover y fortalecer economías de escala y de aglomeración. Esta particularidad funcional les concedió

---

[136] MARTÍNEZ TORO, Pedro Martín (2016). Op. Cit., p. 79
[137] MONEDERO RIVERA, Juan. ¿*Por qué Gran Bretaña*?: Revolución Industrial y globalización. Trabajo de grado para optar por el título de Profesional en Marketing e Investigación de Mercados. Valladolid: Universidad de Valladolid, 2016. p. 20-25
[138] MARTÍNEZ TORO, Pedro Martín (2016). Op. Cit., p. 80-83
[139] ASCHER, François (2007). Op, Cit., p. 24-25

a los distintos centros urbanos un carácter difusor o propagador de innovaciones, consolidando así su posición dominante en los procesos de creación, difusión y transferencia de actividades económicas altamente complejas y especializadas[140]. La intensificación de dichos fenómenos de interdependencia local, permitió la aparición de las extensas áreas metropolitanas que hoy en día caracterizan a la sociedad contemporánea, reemplazando varios aspectos morfológicos que enseñaban los espacios urbanos de antaño. Ampliando la discusión en torno a esta última afirmación, se puede decir que una de las consecuencias que trajo consigo el desarrollo de la ciudad industrial europea, fue el derrumbamiento de las murallas que protegían a las diferentes urbes medievales de incursiones enemigas, dada la necesidad de solucionar el "hacinamiento crítico" que produjo el alto crecimiento demográfico registrado en tal periodo.

En este punto, se destaca el ingeniero y urbanista español Ildefonso Cerdá (1815-1876), quien diseñó el famoso ensanche de la ciudad de Barcelona a mediados del siglo XIX. En 1859, este autor expresó que la urbe catalana mencionada con anterioridad, sufría un hacinamiento crítico como resultado del crecimiento poblacional que registró la ciudad durante tal lapso de tiempo, lo cual generó, además, graves hechos de insalubridad al interior de dicha población. De igual forma, Cerdá observó que en el perímetro exterior de Barcelona, habían aparecido un conjunto de nuevos asentamientos que comenzaban a "gravitar" funcionalmente en torno a la gran urbe; particularidades que llevaron a este personaje a proponer el derrumbamiento total de la muralla que protegía a Barcelona desde la Edad Media. Se puede decir que la idea de Ildefonso Cerdá, era expandir la ciudad más allá de los límites impuestos por las murallas, proceso que se debía realizar a través de la utilización de múltiples métodos de planificación territorial.

Sin embargo, se debe precisar que las transformaciones producidas por la industrialización no se presentaron de la misma forma e intensidad en todas las regiones del planeta, ya que estos procesos o dinámicas territoriales no partieron de las mismas realidades geográficas, sociales, económicas e históricas. En este orden de ideas, se plantea que existen profundas diferencias entre los modelos de ocupación que enseñan las ciudades estadounidenses, latinoamericanas y europeas[141]. En el caso de los países de América Latina, el proceso de industrialización tuvo su mayor época de dinamismo a mediados del siglo XX, lo cual propició el crecimiento espacial y demográfico de las urbes más importantes de la región. Este fenómeno se puede comprobar si se revisan detalladamente los datos de población urbana de Latinoamericana en esos años. De acuerdo con Márquez y Pradilla[142], en la década de 1950, solo el 41,4% de la población de América Latina y el Caribe residía en pueblos y ciudades; panorama que cambió a lo largo de 40 años, ya que este indicador alcanzó el 70,6% en 1990.

Estos datos dejan en evidencia que el proceso de urbanización que vivió la región se presentó de una forma intensa y acelerada, dando lugar a las extensas y complejas áreas urbanas que

---

[140] VINUESA ANGULO, Julio & VIDAL DOMÍNGUEZ, María Jesús. Los procesos de urbanización. Madrid: Síntesis, 1991. p. 21-25

[141] MARTÍNEZ TORO, Pedro Martín (2016). Op. Cit., p. 81-82

[142] MÁRQUEZ LÓPEZ, Lisett & PRADILLA COBOS, Emilio. Los territorios latinoamericanos en la mundialización del capital. *Territorios*. 2016, nro. 34, pp. 27-28

hoy en día caracterizan a Latinoamérica. Así mismo, se debe anotar que la expansión territorial que soportaron las ciudades de América Latina a mediados del siglo XX, se produjo mediante la ocupación irregular del suelo urbano, dada la imposibilidad de una gran parte de la población de acceder a una vivienda digna en el mercado inmobiliario público o privado. En este sentido, se estima que la mayor parte de la superficie de las urbes latinoamericanas, ha sido producida a través de "invasiones populares", en donde se localizan, por lo general, los ciudadanos más pobres del contexto citadino. En Colombia, por ejemplo, estas zonas se conocen con el nombre de "*asentamientos humanos de desarrollo incompleto*", los cuales han sido objeto de múltiples políticas de reubicación, debido a los peligros a los que están expuestos los sujetos que viven en tales áreas. Lo anterior comprueba que los procesos de configuración de las metrópolis son profundamente distintos dependiendo del país que se analice[143].

En la Figura 5, se presenta un modelo general que trata de representar las distintas etapas de formación de las áreas metropolitanas. Ahora bien, ampliando la discusión conceptual en torno a este asunto de interés académico, se puede decir que el término de "área metropolitana" se utilizó por primera vez en 1910, cuando la Oficina Federal de los Estados Unidos lo empleó en una serie de censos poblacionales. A pesar de que en un principio dicho concepto era definido a partir de premisas netamente estadísticas, al pasar los años se fue precisando y mejorando su significado, al punto de convertirse en una de las categorías científicas más importantes de la geografía urbana. En este sentido, los estudios clásicos sobre el tema en cuestión expresan que la noción de "área metropolitana" hace referencia a un territorio urbanizado que desborda los límites político-administrativos de los municipios partícipes, cuya principal característica es el establecimiento de dinámicas de interdependencia y complementariedad funcional entre una gran ciudad y algunos centros urbanos generalmente de menor tamaño y complejidad.

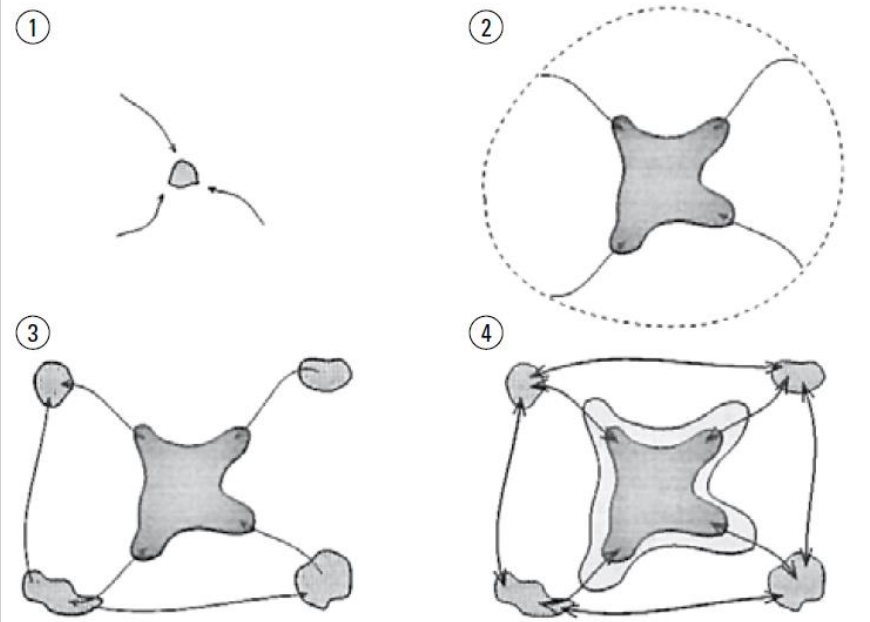
De acuerdo con Francy Bolaños[144], las áreas metropolitanas se caracterizan por presentar una serie de vínculos sociales, económicos y físicos entre los distintos centros urbanos que hacen parte de tal dinámica territorial. Dichos vínculos funcionales, se desarrollan teniendo en cuenta los principios de complementariedad económica, oportunidad mediadora y transferibilidad, los cuales permiten que los individuos puedan acceder a los bienes y servicios que requieren para satisfacer sus necesidades materiales. Sin embargo, se debe precisar que las actividades con mayor grado de especialización, tenderán a concentrase en los núcleos urbanos más grandes, ya que éstos poseen los recursos suficientes – tamaño de población, diversificación de la base empresarial, mano de obra calificada, entre otros – para facilitar e impulsar el normal desarrollo de tales labores productivas. Esta visión clásica de la metropolización, elabora, entonces, una especie de "jerarquización funcional" de las ciudades, en donde las relaciones interurbanas se organizan y fundamentan en torno al modelo de centro-periferia (ver Figura 5).

---

[143] Ibid., p. 28-29

[144] BOLAÑOS TROCHEZ, Francy Viviana. La gestión del agua potable como hecho metropolitano, caso: corredor metropolitano Cali-Yumbo. Trabajo de grado para optar por el título de Geógrafa. Santiago de Cali: Universidad del Valle, 2014. p. 45-47

Figura 5. Estados funcionales del proceso de formación de las áreas metropolitanas.



***El proceso de configuración de las áreas metropolitanas se relaciona en un modelo general que trata de recoger los impactos de la industrialización en tal fenómeno, distinguiéndose de esta forma cuatro etapas funcionales, a saber*:**

1) El primer estadio es el **preindustrial**, cuya principal característica es la conformación de un pequeño núcleo urbano que se encuentra relacionado con su entorno rural.

2) El segundo estadio es el **industrial**, el cual se caracteriza por la presencia de un núcleo urbano que crece de manera compacta por efecto de las *fuerzas centrípetas*, las cuales ejercen una atracción funcional que genera la expulsión de una gran parte de la población rural hacia la ciudad más importante.

3) El tercer estadio corresponde al **área metropolitana incipiente**, en donde aparecen escasos vínculos funcionales entre la ciudad mayor y los núcleos satélites.

4) El cuarto estadio corresponde al **área metropolitana consolidada**, en donde se presenta un mayor protagonismo de los núcleos urbanos satélites, los cuales, además de relacionarse con la metrópoli, vienen consolidando fuertes vínculos socioeconómicos entre ellos; sin embargo, se mantiene una estructura metropolitana radial y monocéntrica liderada por la ciudad de mayor complejidad funcional.

Fuente: Modificado de HERBERT, David & COLIN J., Thomas (1990), citado por MARTÍNEZ TORO, Pedro Martín (2016). Op. Cit., p. 82

De acuerdo con Julio Vinuesa[145], la concentración de actividades especializadas en los centros urbanos principales, se debe al trabajo de las llamadas *fuerzas centrípetas*, las cuales tienden a aglomerar las labores productivas más complejas en las urbes de mayor tamaño poblacional. La intensificación de estas dinámicas produce, a la vez, unas fuerzas contrarias denominadas "*centrífugas*" o de "*dispersión*", cuya operación propicia que gran parte de la población y de las instalaciones productivas aún presentes en la ciudad central, se "relocalicen" en otros sectores pertenecientes a los asentamientos que hacen parte del área de influencia de dicha urbe. Esta

[145] VINUESA ANGULO, Julio. Sobre el concepto de "*área metropolitana*". *Estudios Geográficos*. 1975. Vol. 36, nro. 340, pp. 1151-1152

situación se origina debido a los problemas de congestión que comienza a padecer la metrópoli como resultado de la concentración de actividades, hecho que se suma a los altos precios que pueden alcanzar los predios ubicados dentro de la ciudad. En este orden de ideas, se plantea que los factores mencionados con anterioridad, facilitan la aparición de las *fuerzas centrífugas*, las cuales expanden las dinámicas urbanas hacia los municipios vecinos de la metrópoli.

Lo descrito con anterioridad, permite enunciar dos fenómenos relacionados espacialmente con las dinámicas metropolitanas. Estos son, en su orden, la conurbación y la suburbanización. En cuanto al primero, se puede decir que trata de estudiar el proceso mediante el cual dos o más centros urbanos "entran" en contacto físico como consecuencia del crecimiento espacial. Este concepto, que fue acuñado por el autor escocés Patrick Geddes en 1915, se refiere, entonces, al fuerte crecimiento territorial que experimentan determinadas ciudades como producto de los diferentes vínculos funcionales que existen entre tales asentamientos, lo cual genera una gran área edificada cuya principal característica es la contigüidad física de las construcciones. Estos ejes de conurbación se especializan en ciertas actividades económicas que complementan las funciones que desarrolla la urbe central – dígase, por ejemplo, labores industriales, sitios para la recreación, equipamientos logísticos, entre otros aspectos –.

Según Martínez[146], los procesos de metropolización se desarrollan, en gran medida, gracias a la existencia de una serie de vías intermunicipales que facilitan la comunicación entre la ciudad central y su área de influencia. Dichas redes de accesibilidad, reciben el nombre de "*corredores metropolitanos*", los cuales se pueden especializar, como se afirmó anteriormente, en múltiples actividades socioeconómicas. Estos canales de conectividad actúan, además, como "ejes" por donde se expande la mancha urbana proveniente de la metrópoli, consolidando de esta forma los fenómenos de conurbación que se originan por la intensificación de los diferentes vínculos o relaciones funcionales que establecen los asentamientos de un territorio específico. De igual manera, se debe precisar que tales corredores poseen una diversidad de atributos que facilitan la operación de las distintas compañías que hacen presencia en el contexto local – dígase, por ejemplo, terrenos más baratos y de mayor extensión, amplias vías de comunicación, cercanía a los mercados municipales, etc. –.

Ahora bien, en cuanto al término de *suburbanización*, se puede decir que éste hace referencia al proceso mediante el cual la tasa de crecimiento de la "*periferia metropolitana*" es superior a la que presenta la ciudad central en un periodo determinado. Este hecho se produce debido a que la metrópoli empieza a perder población a través del tiempo; acontecimiento que coincide, además, con el traslado de varias empresas hacia algunas zonas rurales pertenecientes a los municipios más cercanos a la urbe principal. De acuerdo con Javier Monclús[147], este fenómeno promueve la aparición de una nueva estructura metropolitana "*dispersa*" y "*discontinua*", la cual se caracteriza por la baja densidad poblacional y el carácter monofuncional que registra en un

[146] MARTÍNEZ TORO, Pedro Martin (2018). Op. Cit., p. 20-24
[147] MONCLÚS, Javier. Suburbanización y nuevas geografías: perspectivas geográfico-urbanísticas. En: Seminario "Ciudad dispersa: suburbanización y nuevas periferias". Barcelona: 1996. p. 3-5

momento dado. Sin embargo, el mismo autor mencionado con anterioridad, afirma que, en los últimos años, han aparecido una diversidad de usos en tales áreas – comerciales y recreativos principalmente –, complementando la oferta residencial e inmobiliaria que predomina en estos sectores suburbanos.

En este punto, vale la pena mencionar que los procesos de conurbación y suburbanización se generan en los asentamientos más próximos a la ciudad central, situación que permite traer a colación el término de "*coronas metropolitanas*". Según Martínez y Patiño[148], el concepto citado con anterioridad, hace referencia a los diferentes niveles o escalas de integración que pueden alcanzar los centros urbanos que hacen parte de un contexto metropolitano específico. Dichos niveles o grados de relación, miden la fuerza e intensidad de los procesos de interdependencia funcional que establece la metrópoli con sus municipios satélites, originando unos "gradientes de interrelación" que cuantifican los múltiples vínculos económicos y sociales que se producen en el escenario regional. Estas coronas metropolitanas configuran una estructura territorial de geometría radial y anular, cuyo centro lo constituye la metrópoli y desde donde se generan las fuerzas centrífugas que difunden lo urbano sobre el territorio.

Esta metropolización impulsada por la industrialización ha venido experimentando un conjunto de cambios estructurales como producto del impacto del fenómeno de la globalización. En este sentido, varios autores postulan que los rasgos territoriales que hoy en día enseñan las urbes, son el resultado de una diversidad de parámetros funcionales asociados con la nueva fase de internacionalización económica. Un ejemplo de lo descrito anteriormente, lo puede representar la proliferación de neologismos que intentan superar los conceptos de "*ciudad*", "*conurbación*", "*suburbanización*", "*centro-periferia*", etc.; términos que, al parecer, están quedando obsoletos y anacrónicos para analizar y describir la nueva realidad metropolitana. De esta forma, hechos como el crecimiento predominantemente disperso de las áreas urbanas, la aparición de varias centralidades económicas que actúan como "*enclaves territoriales*" de actividad transnacional, la configuración de una estructura metropolitana "reticular" y conectada a redes globales, entre otros aspectos, han puesto de manifiesto la necesidad de encontrar nuevas terminologías que permitan la caracterización adecuada de estas dinámicas territoriales de carácter multiescalar.

3.2.2. La metápolis, una estructura reticular de nodos y flujos transnacionales

Como se mencionó en apartados anteriores, los distintos flujos transnacionales asociados con la globalización, han impulsado la emergencia de una nueva estructura productiva y financiera, la cual se encuentra fundamentada en un conjunto de nodos y redes de carácter internacional. En este contexto, adquieren un papel estratégico los llamados *dispositivos de la globalización*, cuya función principal estriba en impulsar la operación, valorización y expansión geográfica de los múltiples flujos de capital que circulan a escala global. Estos *nodos de actividad económica*, tienden a establecerse en aquellos ámbitos nacionales que permitan el pleno desarrollo de sus

[148] MARTÍNEZ TORO, Pedro Martin & PATIÑO GÓMEZ, Zaida Liz. Área metropolitana del sur del Valle y norte del Cauca (AMVACA): definición, caracterización y propuesta de conformación. Cali: Universidad del Valle, 2016. p. 280-285

actividades productivas, instalándose preferiblemente en las grandes regiones metropolitanas de cada país. Según Martínez[149], estos dispositivos se ubican, por lo general, a lo largo de los corredores metropolitanos más importantes del entorno local, produciendo de esta manera una estructura urbana "*dispersa*", "*difusa*" y "*discontinua*" a la manera de un *archipiélago territorial*, el cual se encuentra conformado por distintos "*enclaves*" o "*nodos productivos*" que participan activamente en las dinámicas económicas que promueve la globalización.

Bajo este contexto, emerge una nueva realidad territorial de carácter multiescalar que François Ascher denominó, en 1994, como la "*metápolis planetaria*". Dicho proceso de urbanización, se nutre y es impulsado por las distintas tecnologías de transporte y de comunicación, las cuales han permitido la configuración de nuevas formas de conectividad y de movilidad a escala local y global. El fenómeno anterior ha facilitado el despliegue de una serie de dispositivos por todo el planeta, dando origen a una arquitectura productiva caracterizada por presentar una mayor integración funcional entre las distintas economías del mundo. Una vez que estos dispositivos se ubican en un ámbito urbano específico, se empieza a producir una estructura metropolitana organizada en torno a múltiples "*subcentralidades económicas*", originando un territorio urbano "*policéntrico*" o "*multinodal*" que se expande sobre un amplio espacio regional, cuyos atributos principales hacen hincapié en la alta dispersión y discontinuidad geográfica que presentan los distintos "*enclaves productivos*" partícipes de dicha dinámica metropolitana.

Por lo tanto, se puede afirmar que la lógica multiescalar de la "*metápolis planetaria*", promueve la configuración de un patrón morfológico a la manera de *archipiélago*, en donde se encuentran localizados diferentes "*nodos productivos*" o "*desarrollos celulares*" a lo largo de las principales vías de interconexión regional. Así mismo, se debe precisar que estos "*enclaves corporativos*" se concentran especialmente en determinadas zonas de los corredores metropolitanos, hecho que ayuda a consolidar el carácter "*disperso*" y "*discontinuo*" que exhiben los espacios urbanos en la actualidad. Según los planteamientos teóricos de Ascher[150], estas dinámicas funcionales vienen transformando los patrones de uso y ocupación del suelo rural y suburbano, lo cual ha generado la especialización productiva de estos sectores. De igual manera, este autor expresa que la *metapolización* es un proceso que afecta tanto a las grandes urbes como a las ciudades intermedias que forman parte de un mismo territorio metropolitano, lo cual provoca que varias de las actividades que en un principio se concentraban solo en las urbes de mayor complejidad funcional, se empiecen a localizar en los centros poblacionales de categoría menor, gracias a las posibilidades que ofrecen las TIC y los medios de transporte como el automóvil.

Según Luis Jiménez[151], los centros urbanos intermedios han adquirido un carácter estratégico y multifuncional desde las últimas décadas, debido a que en sus territorios se vienen instalando una serie de dispositivos articulados a múltiples redes de interdependencia transnacional. Sin embargo, este fenómeno solo se presenta en aquellos municipios que han logrado establecer,

[149] MARTÍNEZ TORO, Pedro Martín (2016). Op. Cit., p. 17-20
[150] ASCHER, François (2007). Op, Cit., p. 58-63
[151] JIMÉNEZ REYES, Luis Carlos (2003). Op. Cit., p. 158-161

a través del tiempo, fuertes vínculos socioeconómicos y físicos con las metrópolis principales, dando origen a un proceso urbano que varios autores han denominado como la "*concentración desconcentrada*" (ver Figura 6). En esta nueva fase metapolitana, las grandes urbes empiezan a deslocalizar y descentralizar varias funciones especializadas – p. ej., industriales, logísticas, comerciales, de investigación, etc. – hacia las entidades territoriales más cercanas; hecho que reafirma la capacidad intrínseca de concentración productiva que tienen los espacios urbanos. No obstante, se debe precisar que el fenómeno descrito con anterioridad, no es nuevo, ya que éste se ha venido presentando, con diferentes matices, desde épocas pasadas. Lo realmente novedoso es la velocidad, intensidad y extensión geográfica que está adquiriendo este proceso en la actualidad, gracias a la influencia directa de la globalización económica[152].

En consecuencia, están surgiendo múltiples territorios metropolitanos que se caracterizan por presentar, entre otras cosas, un incremento sistemático de las relaciones de interdependencia funcional que se producen entre los diferentes centros urbanos, los cuales establecen vínculos de complementariedad socioeconómica cada vez más pluridireccionales y flexibles. Bajo estas condiciones operativas, se configura una estructura metropolitana de carácter reticular, donde los diferentes "*enclaves productivos*" instalados en el territorio, se relacionan estratégicamente a través de múltiples redes de integración e innovación tecnológica, generando de esta manera fuertes procesos de especialización económica al interior de los aparatos productivos locales. Por tanto, se puede afirmar que la "*metápolis planetaria*" promueve la conectividad y conexidad de un número creciente de dispositivos localizados tanto en ámbitos locales como globales[153].

Ampliando la discusión en torno a este último punto, se debe mencionar que la lógica operativa de la metápolis, promueve la articulación transnacional de los entornos metropolitanos a través de los denominados *dispositivos de la globalización*, los cuales se conectan con otros enclaves de su tipo establecidos alrededor del planeta, originando de esta forma una nueva arquitectura productiva altamente integrada y coordinada las 24 horas del día[154]. En relación con lo anterior, algunos autores sostienen que los diferentes "*nodos empresariales*" localizados en el contexto local, tienen como objetivo principal asegurar su participación en las dinámicas transfronterizas que hoy en día caracterizan a la economía contemporánea, por lo cual éstos buscan establecer varios acuerdos de inversión con los conglomerados corporativos más importantes del planeta, dejando en un segundo plano los convenios de cooperación que pueden llegar a realizar en el entorno regional.

Una de las estrategias institucionales que vienen fomentando la mayoría de las naciones para mejorar los procesos de articulación regional, es la formación de clústeres empresariales. Esta

---

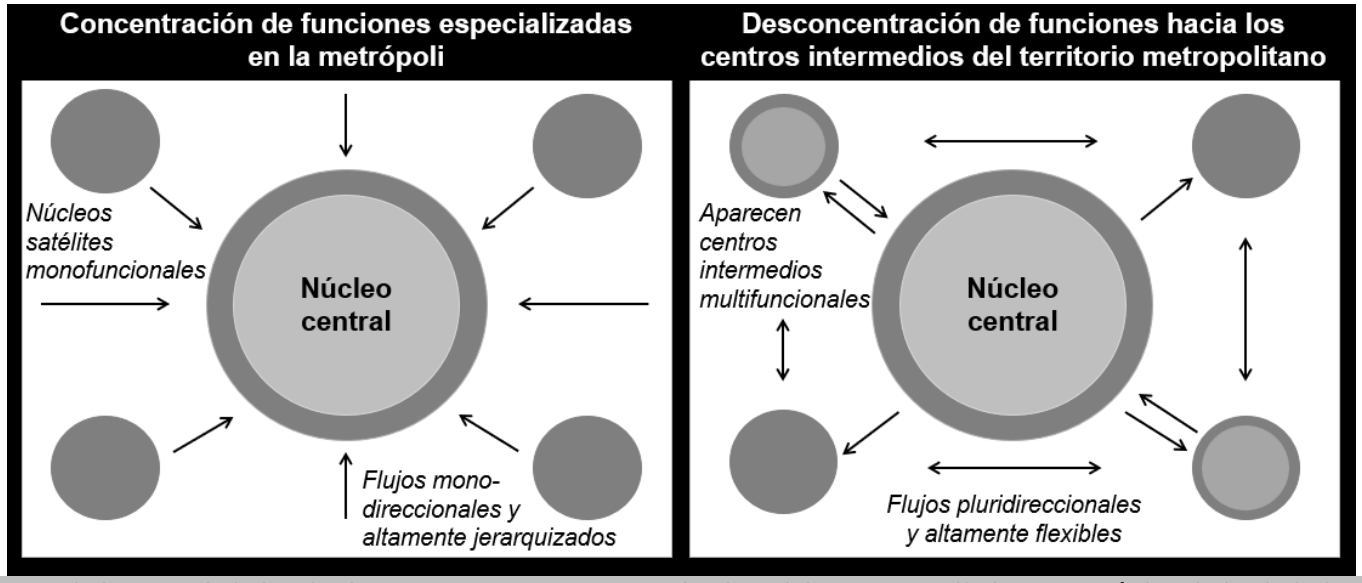
[152] DELGADO BUJALANCE, Buenaventura & GARCÍA GARCÍA, Antonio. Una aproximación a los nuevos paisajes de la metápolis en Andalucía. *Scripta Nova: revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. 2009. Vol. XIII, nro. 297, pp. 3-5

[153] CUADRADO CIURANETA, Sergi. La "metropolización del territorio" en el cambio de siglo: dispersión metropolitana, urbanización del medio rural y transformación de los espacios turísticos en la Europa Mediterránea. *Biblio3W*. 2016. Vol. XXI, nro. 1.154, pp. 9-13

[154] BUSTOS OSPINA, Jorge Alberto (2016). Op. Cit., p. 25-35

estrategia se promueve con la perspectiva de generar diferentes redes de innovación científica y desarrollo tecnológico que puedan incrementar los índices de competitividad de los aparatos productivos estatales. No obstante, es importante precisar que el objetivo principal de este tipo de esquemas de asociatividad empresarial, es mejorar la participación de los mercados locales en los circuitos económicos de carácter transnacional que impulsa la globalización. Lo anterior, parece confirmar la premisa teórica que argumenta que la metápolis favorece la interconexión funcional de múltiples dispositivos localizados alrededor del planeta Tierra[155].

Figura 6. Modelo del fenómeno urbano denominado como "*concentración desconcentrada*".



En la imagen de la izquierda, se encuentra representado el modelo centro-periferia característico de la ciudad industrial. En tal esquema, se hace énfasis en la existencia de un núcleo central que tiene la capacidad funcional para establecer vínculos sociales, económicos y físicos con los asentamientos más cercanos. En este sentido, se plantea que la ciudad central es la encargada de ofrecer los distintos bienes y servicios que necesitan los sujetos que habitan en su área de influencia. Así mismo, este modelo de organización territorial considera que la mano de obra debe estar concentrada y localizada en zonas cercanas a los sitios de trabajo; situación que confirma la importancia que tienen los conceptos de "proximidad" y "contigüidad" en esta fase de urbanización. Lo anterior, produce flujos de interconexión supramunicipal altamente jerarquizados y monodireccionales.

En un contexto social caracterizado por la globalización de la economía, el modelo centro-periferia está experimentando profundas transformaciones teóricas. En la imagen de la derecha, se puede observar cómo los centros urbanos intermedios vienen adquiriendo un carácter multifuncional debido a las dinámicas que impulsa la "*metápolis planetaria*". Lo anterior se debe fundamentalmente a dos procesos funcionales: por un lado, la "desconcentración" de varias actividades económicas que anteriormente estaban localizadas en la gran metrópoli; y, por el otro, la instalación de diferentes *nodos de actividad transnacional* que llegan a aprovechar las *ventajas competitivas* que poseen tales espacios. Se generan, por tanto, flujos de interconexión altamente flexibles y pluridireccionales, que ahora no sólo se expresan a nivel local, sino también a escala global.

Fuente: Modificado de JIMÉNEZ REYES, Luis Carlos (2003). Op. Cit., p. 159-165

[155] Ibid., p. 26-28

En este sentido, la metápolis se constituye como una estructura territorial de carácter reticular, la cual se expresa, de manera funcional, como una cadena sistemática de mallas flexibles que trascienden los límites político-administrativos establecidos por los Estados-nación, originando una nueva arquitectura productiva caracterizada por presentar una mayor integración funcional entre las economías del planeta. Según Jérôme Monnet[156], esta organización espacial permite la creación de extensas redes operativas de actividad transnacional, las cuales interrelacionan e interconectan a varios dispositivos e instituciones globales localizadas alrededor del mundo. Teniendo en cuenta lo anterior, se puede afirmar que la metápolis involucra, a escala regional, la configuración de un patrón morfológico a la manera de *archipiélago metropolitano*, en donde coexisten diferentes estructuras espaciales de tipo tradicional – "*compactas*" y "*densas*" – con nuevos desarrollos corporativos altamente "*dispersos*" y "*difusos*". Algunos de estos "*enclaves especializados*", funcionan y se expresan como territorios-red conectados a una diversidad de circuitos económicos de ámbito transnacional[157].

De acuerdo con Martínez[158], la lógica multiescalar que impulsa la *metapolización* involucra dos hechos altamente interrelacionados entre sí. En primer lugar, se configura, a nivel regional, un patrón espacial a la manera de *archipiélago metropolitano*, el cual se expande territorialmente sobre múltiples jurisdicciones político-administrativas ubicadas en el entorno local, reafirmando así el carácter "*difuso*", "*multinodal*" y "*discontinuo*" que enseñan dichos espacios. En segundo término, existen ciertos dispositivos en el *archipiélago territorial* que funcionan como *nodos de actividad transnacional*, cuya operación permite la emergencia y consolidación de un mercado global caracterizado por presentar una intensificación sistemática de los flujos transfronterizos de bienes, servicios, capitales y factores de producción. No obstante, se debe precisar que los rasgos morfológicos y funcionales descritos anteriormente, no se producen de la misma forma en todos los lugares del planeta, ya que las dinámicas de orden internacional se combinan con las singularidades de los espacios intervenidos, desembocando en situaciones diferentes para cada caso específico.

Sin embargo, a pesar de las diferencias que existen entre cada caso específico, no cabe duda de que los territorios metropolitanos se han convertido, desde los últimos años, en los espacios privilegiados para soportar los distintos procesos funcionales relacionados con la globalización y la *metapolización*. De acuerdo con Delgado y García[159], los atributos territoriales que hoy en día enseñan las grandes metrópolis y sus áreas de influencia, son el resultado de la operación sistemática de las fuerzas del mercado, las cuales han concentrado las inversiones mundiales en determinados ámbitos locales. Ahora bien, investigaciones elaboradas en la región urbana

---

[156] MONNET, Jérôme. Globalización y territorializaciones "areolar" y "reticular": los casos de Los Ángeles y la Ciudad de México (CDMX). En: Memorias del V Seminario Internacional de la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio. Toluca: Universidad Autónoma del Estado de México, 1999. p. 3-5

[157] MARTÍNEZ TORO, Pedro Martin (2018). Op. Cit., p. 14-18

[158] Ibid., p. 15-18

[159] DELGADO BUJALANCE, Buenaventura & GARCÍA GARCÍA, Antonio (2009). Op. Cit., p. 2-5

del Gran La Plata[160], la comunidad autónoma de Andalucía[161] y la Europa mediterránea[162], han tratado de aplicar, desde múltiples herramientas teórico-metodológicas, los planteamientos del urbanista francés François Ascher. Los autores de estos estudios, concluyen que los procesos socio-territoriales contemporáneos sobrepasan la escala metropolitana, originando una nueva revolución urbana denominada como la "*metápolis planetaria*".

En el caso de la región del Gran La Plata en Argentina, los autores de este estudio evidenciaron cómo, a partir de la década de 1990, las distintas entidades territoriales pertenecientes a dicha aglomeración urbana – La Plata, Berisso y Ensenada –, comenzaron a presentar un fenómeno de expansión a la manera de "*mosaico*" o "*archipiélago*", en donde aparecieron un conjunto de estructuras espaciales de baja densidad a lo largo de los principales ejes de interconexión vial, originando una vasta región metropolitana "*dispersa*", "*discontinua*" y "*policéntrica*"[163]. Gracias a la intensificación de este fenómeno, los centros urbanos de la región del Gran La Plata vienen consolidando, junto con otros asentamientos cercanos, una gran conurbación con la ciudad de Buenos Aires, agrupando a una población de 15 millones de habitantes aproximadamente. No obstante, el atributo territorial que más destacan los autores de este estudio, es que tal proceso de expansión urbana se ha desarrollado fundamentalmente a través de la construcción de una serie de proyectos de carácter industrial y residencial, los cuales se hallan dispuestos por toda la trama metropolitana, abarcando de esta forma varias jurisdicciones político-administrativas.

A diferencia del estudio descrito con anterioridad, la investigación llevada a cabo por Delgado y García en la comunidad autónoma de Andalucía, evidenció cómo, desde la década de 1980, comenzaron a instalarse diversas "*estructuras celulares*" en las localidades de Málaga y Vega de Granada[164]. Esta serie de "*fragmentos globalizados*", se han "diseminado" y "esparcido" por todo el territorio de Andalucía, originando espacios metropolitanos "*dispersos*", "*segmentados*" y "*multinodales*". De esta manera, aparecen diferentes "*desarrollos celulares*" de baja densidad que "rompen" la estructura compacta de las ciudades contemporáneas, lo cual ha permitido la expansión del fenómeno urbano hacia otros asentamientos, desvaneciendo con ello los límites teóricos establecidos entre lo rural y lo urbano. Un aspecto clave de esta investigación, es que los autores mencionan que varios de los fragmentos dispuestos en el territorio andaluz, poseen una funcionalidad articulada a los flujos transfronterizos que propicia la globalización.

Ahora bien, el estudio realizado por Sergi Cuadrado en 2016[165], amplia la información sobre la nueva realidad metapolitana que está afectando a los diferentes territorios urbanos de Europa. En este orden de ideas, el autor destaca cómo las grandes metrópolis ubicadas al sur del "viejo continente", comenzaron a sufrir, a partir de la década de 1980, una serie de transformaciones

---

[160] LÓPEZ, Isabel, *et al*. "De las metrópolis a las metápolis": el paisaje como instrumento de análisis. Caso: región del Gran La Plata. En: VII Congreso de Medio Ambiente. La Plata: Universidad Nacional de La Plata, 2012. p. 2-5
[161] DELGADO BUJALANCE, Buenaventura & GARCÍA GARCÍA, Antonio (2009). Op. Cit., p. 2-5
[162] CUADRADO CIURANETA, Sergi (2016). Op. Cit., p. 22-23
[163] LÓPEZ, Isabel, *et al*, (2012). Op. Cit., p. 3-5
[164] DELGADO BUJALANCE, Buenaventura & GARCÍA GARCÍA, Antonio (2009). Op. Cit., p. 5-7
[165] CUADRADO CIURANETA, Sergi (2016). Op. Cit., p. 6-10

morfológicas y funcionales, debido a los distintos procesos de reestructuración económica que estaba experimentando Occidente en aquella época. Bajo este panorama, aparecieron nuevos polos de actividad socioeconómica en torno a los principales ejes de interconexión vial, lo cual posibilitó la configuración de varios espacios metropolitanos de carácter "policéntrico". Además de lo anterior, el autor logra identificar que los flujos de capital de origen transnacional también han afectado al sector inmobiliario europeo, el cual viene ejecutando una multitud de proyectos residenciales de baja densidad – viviendas unifamiliares – en determinadas zonas de la trama metropolitana. En consecuencia, se produce un *archipiélago territorial* que tiende a cubrir todo el espacio regional objeto de estudio.

Otro de los aspectos para resaltar de las investigaciones mencionadas con anterioridad, es la recuperación que hacen los autores del término "efecto túnel". De acuerdo con los postulados de François Ascher[166], la metápolis, al estar muy ligada a los medios de transporte, promueve la conexión estratégica de distintos *nodos funcionales* instalados en el territorio, de tal manera que se hace total abstracción del espacio intersticial o existente entre dichos *enclaves*. En este sentido, se puede decir que lo más importante en la nueva realidad metapolitana, es garantizar y estimular la conectividad de los múltiples dispositivos presentes en el entorno local; situación que produce un "efecto túnel" que tiende a "ignorar" y "eliminar" aquellos sectores intermedios que quedan situados entre dos o más *nodos de actividad económica*. Por tanto, se puede decir que la metápolis, como nuevo estadio de la urbanización, solo articula e integra determinados "*enclaves productivos*" a los flujos de interdependencia global.

Ahora bien, las operaciones transnacionales que ejecutan los *dispositivos de la globalización*, han puesto de manifiesto la necesidad de contar con espacios de coordinación y de control de dichos flujos y redes de ámbito global. En este sentido, se puede establecer que la nueva fase de internacionalización económica, ha concentrado las tareas de articulación y gestión mundial en determinados territorios metropolitanos, los cuales, en su mayoría, se ubican en los países con los mejores índices de competitividad – Estados Unidos, Reino Unido, China, etc. –. Dicha particularidad, deja en evidencia que la funcionalidad multiescalar de la metápolis se encuentra sustentada en una dicotomía operacional de "*descentralización-centralización*". De esta forma, se presenta, por un lado, una alta dispersión global de las actividades productivas que realizan ciertas empresas, proceso que sigue una lógica de descentralización corporativa; y, por el otro, esta funcionalidad ocasiona, a su vez, una necesidad de dirección y vigilancia a través de una serie de *nodos centrales* instalados en determinados contextos territoriales[167].

Según Heinz Heineberg[168], los territorios metropolitanos que concentran los principales *nodos de gestión* y *de coordinación global*, se han convertido en los centros neurálgicos que permiten, en efecto, la emergencia de un mercado global altamente integrado las 24 horas del día. Esta situación diferencial se presenta debido a que en estos ámbitos espaciales operan y convergen

[166] ASCHER, François (2007). Op, Cit., p. 58-62
[167] BUSTOS OSPINA, Jorge Alberto (2016). Op. Cit., p. 19-25
[168] HEINEBERG, Heinz. Las metrópolis en el proceso de globalización. *Biblio 3W: Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. 2005. Vol. X, nro. 563, pp. 4-7

los *nodos de actividad transnacional* de mayor nivel y complejidad funcional, particularidad que les otorga a estos lugares un papel importante en los circuitos económicos internacionales. En relación con lo anterior, la profesora Saskia Sassen expresa que en las grandes metrópolis de América del Norte, Europa y Asia-Pacífico, se encuentran localizados la mayoría de "servicios especializados al productor" que hoy en día facilitan las actividades económicas que adelantan los agentes transnacionales. Estos servicios avanzados pueden incluir, por ejemplo, asesorías legales y financieras, procesos logísticos y de administración corporativa, tareas de publicidad y marketing general, entre otros.

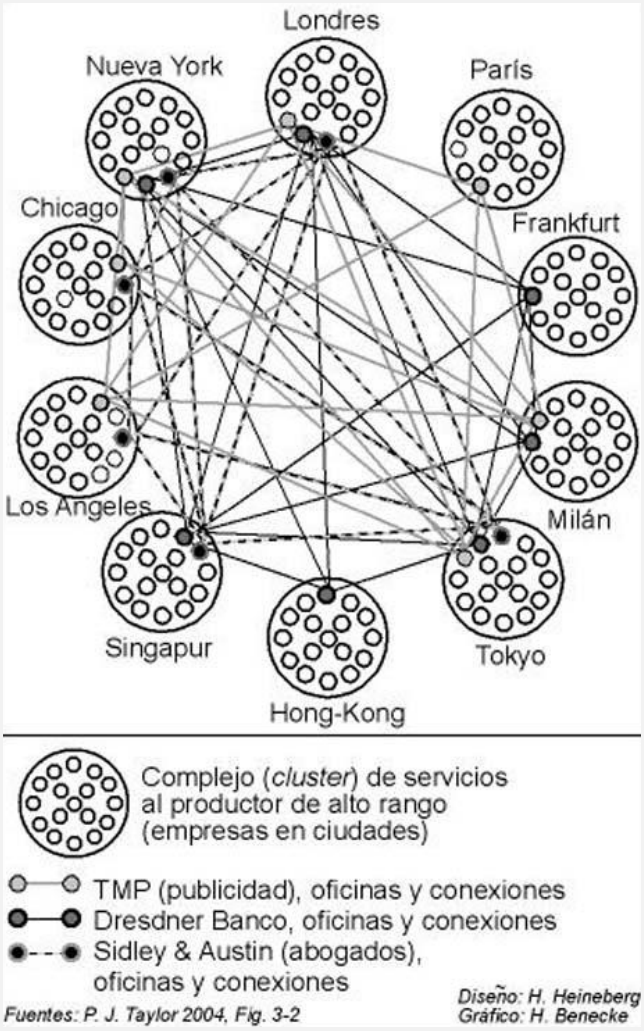
Estos servicios especializados, junto con los sectores BPO, ITO y KPO descritos en la sección 3.1.2.1., permiten establecer que la metápolis es un fenómeno esencialmente "*posfordista*", el cual se caracteriza por impulsar y promover una serie de actividades económicas de carácter terciario, afectando a otros campos productivos asociados con la industria y el sector agrícola. De hecho, François Ascher[169] argumenta, por ejemplo, que las compañías dedicadas a labores fabriles, dependen cada día más de las lógicas funcionales de la "economía terciaria". En este orden de ideas, se puede decir que el éxito corporativo de las industrias contemporáneas está supeditado a su capacidad funcional de conocer las dinámicas del mercado mundial, de utilizar los últimos avances científicos y tecnológicos en sus procesos productivos, de inventar nuevas metodologías de organización empresarial, de analizar los costos y beneficios del entorno, de prevenir situaciones de crisis, entre otros. Dichas dinámicas corporativas, han "obligado" a las distintas empresas a recurrir a procesos de externalización, tercerización y subcontratación[170]. Para Ascher, lo anterior demuestra que la sociedad mundial está transitando de un capitalismo industrial hacia un sistema económico cognitivo basado en la producción, distribución, venta y uso de conocimientos y métodos informacionales (ver Figura 7).

Además de lo anterior, se debe precisar que los distintos territorios metropolitanos se articulan e integran de manera diferencial a las dinámicas funcionales impulsadas por la *metapolización*. En este punto, vale la pena resaltar el papel que desempeñan las metrópolis latinoamericanas en tal proceso multiescalar. Para autores como Heineberg[171] y De Mattos[172], las grandes urbes de América Latina actúan como espacios "complementarios" y "secundarios" en las diferentes actividades relacionadas con la economía global. Si bien es cierto que las principales ciudades de la región cumplen un rol determinante en sus respectivos mercados estatales, la capacidad operativa que tienen éstas para orientar y controlar los flujos de carácter mundial, es bastante limitada y casi inexistente. Sin embargo, lo afirmado con anterioridad no niega el hecho de que las metrópolis latinoamericanas estén involucradas, cada vez más, en los circuitos económicos de ámbito transnacional, lo cual ha venido originando distintas transformaciones morfológicas y funcionales en dichos espacios.

---

[169] ASCHER, François (2007). Op, Cit., p. 44-50
[170] Ibid., p. 44
[171] HEINEBERG, Heinz (2005). Op. Cit., p. 8-10
[172] DE MATTOS, Carlos. Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina: de la ciudad a lo urbano generalizado. *Revista de Geografía Norte Grande*. 2010. Vol. 47, pp. 85-96

Figura 7. Redes globales de *servicios especializados al productor*.



En la imagen de la izquierda, se puede observar un modelo general de las redes de interdependencia global (*network connections*) que se producen entre algunos ***nodos centrales de actividad transnacional***, los cuales se localizan, por lo general, en las principales metrópolis del planeta. La operación de estos *enclaves de alta complejidad funcional*, genera una estructura reticular que promueve la conectividad entre diferentes dispositivos localizados alrededor del planeta Tierra, consolidando de esta forma el proceso de globalización económica. Estos servicios de tercerización, que también pueden estar organizados bajo la figura de "*clústeres*", vienen adquiriendo un papel cada vez más relevante en las tareas de control y gestión de la economía internacional.

Los procesos de interconexión metapolitana permiten la emergencia de una red de territorios urbanos altamente integrada y sistemática, tal como se puede observar en la imagen de la izquierda. Para estudiar estas dinámicas socio-territoriales, el geógrafo británico Peter J. Taylor (1944-) ha propuesto el término de "*hinterworld*". Este concepto, en contraposición al de "*hinterland*", hace referencia al área de influencia transnacional que posee una metrópoli determinada, la cual se encuentra conectada con otros territorios urbanos a través de la provisión de bienes, servicios y factores de producción.

El capitalismo cognitivo, según Ascher, ha posibilitado la emergencia de una "*net-economía*", la cual agrupa a todos aquellos sectores económicos relacionados con la producción, distribución y comercialización de conocimientos, procedimientos tecnológicos e información estratégica. Esta nueva realidad global, se ve favorecida gracias a la utilización de las TIC.

Fuente: Modificado de HEINEBERG, Heinz (2005). Op. Cit., p. 6-9

De hecho, autores como Heineberg, De Mattos y Michael Janoschka[173] afirman que la mayoría de los territorios metropolitanos de América Latina tienen los rasgos característicos de la nueva realidad urbana; esto es, un patrón morfológico "*disperso*", "*multinodal*" y "*segmentado*", el cual parece adquirir una estructura espacial a la manera de "*archipiélago territorial*", y en donde se localizan determinados dispositivos o *nodos funcionales* que tienen una participación activa en los circuitos económicos transnacionales. Varios estudios desarrollados en Ciudad de México,

[173] JANOSCHKA, Michael. El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. *Revista EURE*. 2002. Vol. XXVIII, nro. 85, pp. 12-16

Santiago de Chile, São Paulo y Lima confirman, de forma preliminar, tales supuestos teóricos*. Si bien es cierto que las grandes ciudades y sus áreas de influencia están evolucionando hacia un nuevo patrón de urbanización, este fenómeno no elimina ni sustituye aquellos atributos que han definido históricamente la identidad particular de dichos espacios.

En los últimos años, tales rasgos identitarios han sido considerados como parte integral de las llamadas *ventajas competitivas* que pueden ofrecer los distintos territorios urbanos. De hecho, la mayoría de las estrategias público-privadas tendientes a mejorar la competitividad de dichos espacios, ponen como uno de sus objetivos principales el "fortalecimiento" y la "exaltación" de aquellos atributos singulares que construyen la identidad de estos lugares. Este afán de buscar "elementos distintivos" que diferencien un entorno urbano de otro, ha impulsado la creación de varias políticas gubernamentales orientadas a identificar y generar algún atributo funcional que permita "individualizar" a las múltiples urbes del planeta, las cuales se encuentran en una ardua competencia por atraer mayores flujos de IED hacia sus territorios. Según Delgado y García[174], uno de los temas más interesantes de esta nueva realidad metapolitana, es reconocer la forma en la cual las diferentes estructuras espaciales preexistentes son integradas o rechazadas por la lógica multiescalar de la "*metápolis planetaria*".

Además de lo anterior, se debe mencionar que la *metapolización* ha afectado los procesos de planificación y ordenamiento territorial de los espacios metropolitanos. Bajo un contexto global que exige la construcción de territorios más competitivos, los diferentes Estados-nación vienen impulsando un conjunto de políticas macroeconómicas con el fin de atraer mayores volúmenes de inversión extranjera hacia sus límites político-administrativos. Una vez que dichos flujos de capital aterrizan al entorno regional, aparecen los llamados *dispositivos de la globalización*, los cuales participan activamente en las dinámicas transfronterizas que dan forma a la "*metápolis*". Lo anterior, ha dado lugar a una gestión territorial más compleja, cuya función principal estriba en reducir la incertidumbre y el riesgo que caracterizan al nuevo orden global. De acuerdo con Bervejillo[175], la planificación estratégica y la prospectiva se han convertido en las herramientas más utilizadas por las autoridades locales para responder acertadamente a las exigencias que plantea la globalización y la *metapolización*.

Los dos métodos de gestión territorial mencionados con anterioridad, han permitido la creación de amplias redes de cooperación entre los diferentes agentes sociales que hacen parte de un ámbito espacial determinado. En este sentido, se puede afirmar que la planificación estratégica y la prospectiva han incentivado, según Federico Bervejillo[176], la concertación público-privada, facilitando de esta manera el diseño de múltiples proyectos encaminados a encontrar posibles alternativas de desarrollo socioeconómico factibles de ejecutar a corto, mediano y largo plazo.

(*) Estas investigaciones son las realizadas por los autores Heinz Heineberg, Carlos De Mattos y Michael Janoschka, quienes vienen estudiando las mutaciones territoriales que han experimentado los espacios metropolitanos de América Latina en el marco del fenómeno de la globalización económica.

[174] DELGADO BUJALANCE, Buenaventura & GARCÍA GARCÍA, Antonio (2009). Op. Cit., p. 4

[175] BERVEJILLO, Federico (1995). Op. Cit., p. 29-32

[176] Ibid., p. 32

Ampliando la discusión en torno a este último punto, se debe anotar que la mayoría de políticas de competitividad definidas para mejorar los aparatos productivos regionales, buscan construir distintas redes de innovación, creatividad y de emprendimiento, bajo el supuesto de que dichos procesos aumentan la capacidad de inserción global de tales mercados, otorgándoles un lugar en las dinámicas transnacionales que dan forma a la "*metápolis planetaria*".

CAPÍTULO IV: DISEÑO METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN

Este capítulo tiene como finalidad presentar la metodología desarrollada en esta investigación. En términos generales, este trabajo de grado empleó una serie de métodos tanto cuantitativos como cualitativos, los cuales permitieron alcanzar el objetivo central formulado en el subíndice 1.4. En la Figura 8, se pueden observar las diferentes fases metodológicas que posibilitaron el desarrollo del presente trabajo de grado, las cuales están asociadas, en efecto, a cada uno de los objetivos específicos planteados con anterioridad. De igual forma, se debe mencionar que esta investigación también formuló una hipótesis de estudio, con el fin de comprobar su validez científica a través de los instrumentos metodológicos diseñados en este documento (ver Tabla 2). Es importante mencionar que la verificación de esta hipótesis de estudio, se realizó durante el proceso de ejecución de las cuatro fases metodológicas esquematizadas en la Figura 8.

Tabla 2. Formulación de la hipótesis de investigación.

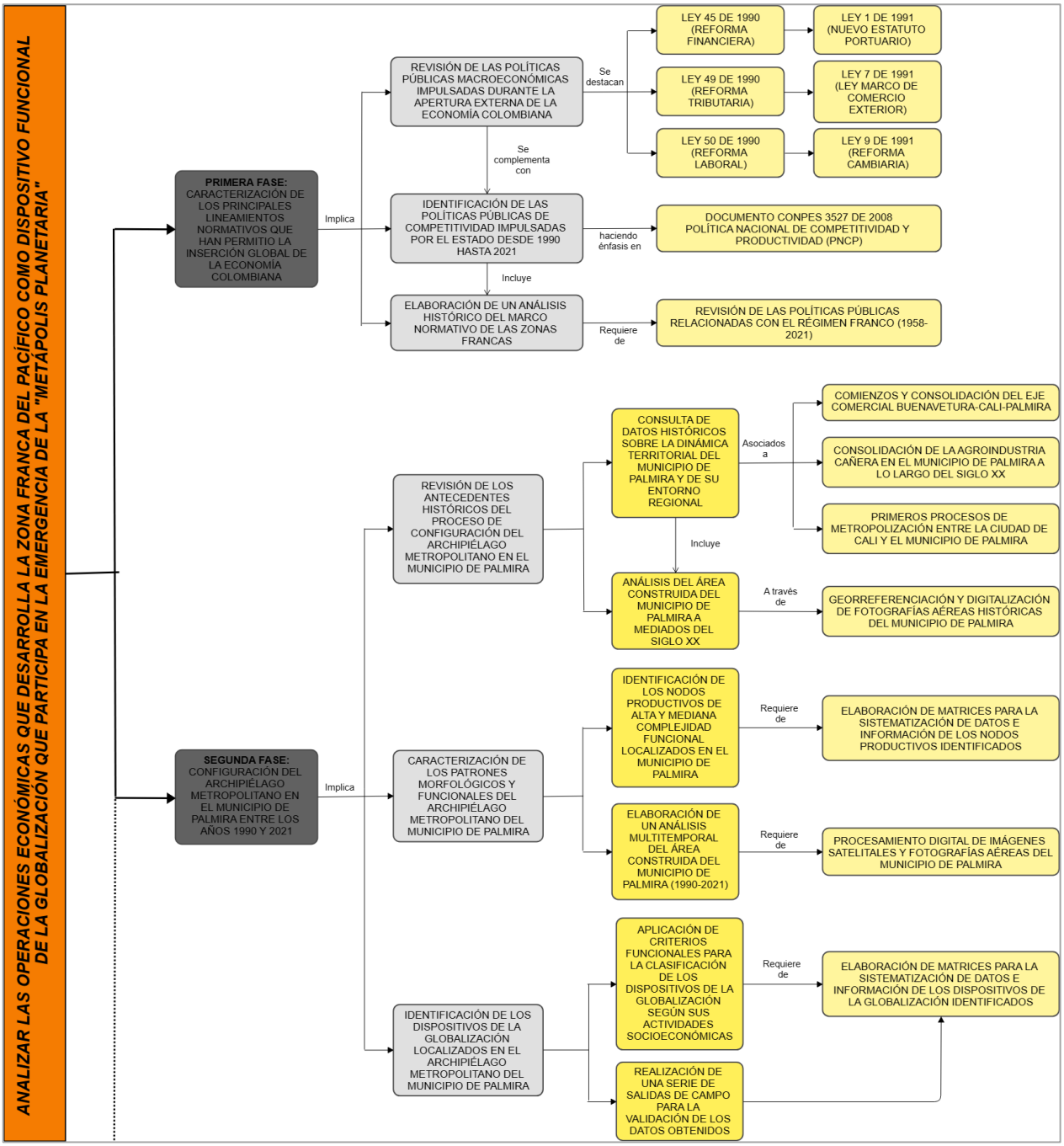
HIPÓTESIS DE INVESTIGACIÓN
La Zona Franca del Pacífico se puede considerar como un dispositivo funcional de la globalización, debido a que desarrolla diferentes operaciones económicas que impulsan y facilitan la interconexión estratégica de múltiples mercados alrededor del mundo, particularidad que permite enunciar su participación en el proceso de formación de la "metápolis planetaria". De igual forma, este dispositivo de la globalización se encuentra localizado en un archipiélago metropolitano altamente especializado y competitivo, el cual permite el funcionamiento de dicho nodo de actividad transnacional.

Fuente: Elaboración propia.

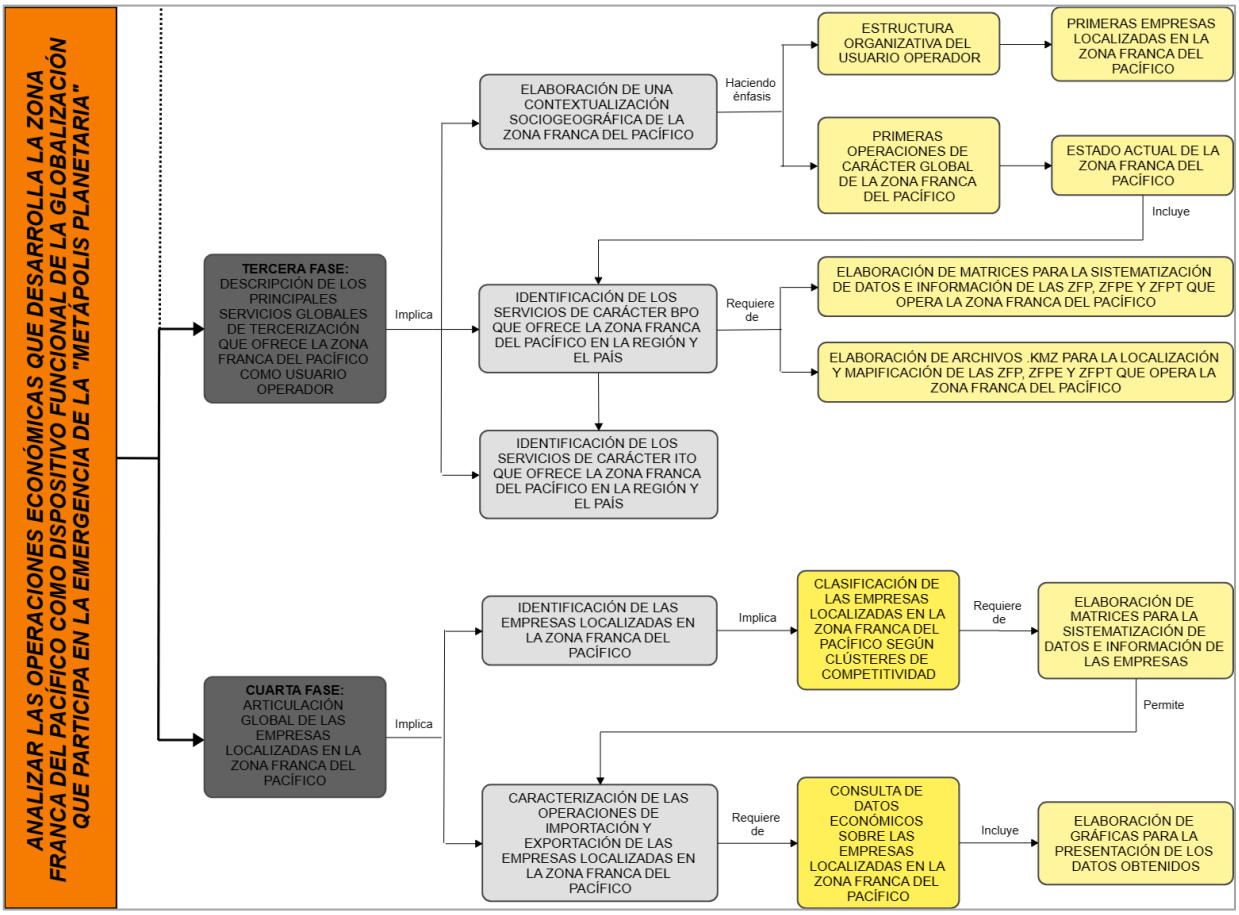
4.1. PRIMERA FASE: CARACTERIZACIÓN DE LOS LINEAMIENTOS NORMATIVOS QUE HAN PERMITIDO LA INSERCIÓN GLOBAL DE LA ECONOMÍA COLOMBIANA

La primera fase metodológica consistió en la identificación y caracterización de los principales lineamientos normativos que han permitido la inserción global del mercado nacional, prestando especial atención a aquellas políticas públicas relacionadas con el régimen franco colombiano. Para facilitar la búsqueda del material bibliográfico necesario para el desarrollo de esta primera fase de trabajo, se seleccionaron solo aquellas políticas públicas asociadas con los siguientes temas: **a)** el proceso de apertura externa que experimentó la economía colombiana durante la década de 1990 – p. ej., Ley 50 de 1990 (reforma laboral), Ley 9 de 1991 (reforma cambiaria), Ley 7 de 1991 (Ley Marco de Comercio Exterior), etc. –; **b)** el mejoramiento de los indicadores de competitividad de la economía nacional – p. ej., el documento CONPES 3527 de 2008 que instauró, entre otras cosas, la Política Nacional de Competitividad y Productividad (PNCP) del país –; y **c)** la evolución normativa del régimen franco en Colombia (1958-2021). En este punto, vale la pena destacar que las políticas económicas seleccionadas en los incisos *a* y *b* también hacen referencia a las zonas francas que operan en el territorio nacional, ya que éstas definen varios criterios funcionales que, posteriormente, han sido desarrollados por las leyes ordinarias y decretos reglamentarios expedidos en el marco del régimen franco.

Figura 8. Diseño metodológico de la investigación.



Continuación de la Figura 8.



Fuente: Elaboración propia.

Ahora bien, los documentos de política pública consultados en esta fase metodológica, fueron descargados del portal de internet JurisCol del Ministerio de Justicia de Colombia. Así mismo, se revisaron varios estudios económicos relacionados con el tema elaborados por instituciones como Fedesarrollo, la ANDI y algunas universidades del país, esto con la finalidad de conocer otros datos de interés para esta investigación, tales como: el contexto en el que se expidieron dichos lineamientos normativos, los resultados que han tenido estas directrices en la dinámica productiva de Colombia, las dificultades presentadas al momento de su ejecución, entre otros. Para sistematizar la información consultada, se realizaron distintas fichas de lectura, las cuales facilitaron el análisis de las políticas públicas seleccionadas por esta investigación (ver Modelo 1). Es importante resaltar que, en el caso del análisis histórico del régimen franco colombiano, se seleccionaron aquellas políticas económicas expedidas entre 1958 y 2021 que modificaron total o parcialmente el estatuto general de las zonas francas.

Modelo 1. Fichas de lectura para el análisis de las políticas públicas seleccionadas.

#	Autor / institución	Título del trabajo / Ley o decreto	Año de publicación	Páginas citadas	Relevancia para la investigación
1	**Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES)**	*Documento 2465 Programa de modernización de la economía colombiana*	1990	87 p.	"*Este documento CONPES establece los parámetros generales para el proceso de apertura externa de la economía colombiana, el cual debe guiarse a través de…*"
2	**Congreso de la República de Colombia**	*Ley 105 de 1958 "Por la cual se crea la Zona Franca de Barranquilla y se autoriza la creación de otras"*	1958	6 p.	"*Esta Ley permitió la creación de la primera zona franca pública de Colombia, la cual se localizó en la ciudad de Barranquilla…*"
3	**-**	-	-	-	-
4	**-**	-	-	-	-

Fuente: Elaboración propia.

Para realizar el análisis histórico del marco normativo de las zonas francas, se organizaron los documentos consultados en tres grandes periodos, a saber: en primer lugar, se caracterizaron todas aquellas políticas francas que el Estado colombiano expidió entre los años 1958 y 1986, las cuales permitieron la creación de las primeras zonas francas públicas del país; en segundo ítem, se identificaron las políticas públicas que impulsaron la privatización de las zonas francas en la década de 1990, proceso que se llevó a cabo durante la apertura externa de la economía nacional; y, por último, se abordaron las principales políticas francas que los gobiernos de turno han promulgado desde 2005 hasta 2021, destacándose en este aspecto la Ley 1004 de 2005, la cual estableció un nuevo régimen franco más acorde con la globalización neoliberal. En este punto, vale la pena resaltar que las políticas de competitividad económica consultadas en esta investigación (inciso b) también fueron organizadas cronológicamente de acuerdo con su fecha de publicación original.

4.2. SEGUNDA FASE: CONFIGURACIÓN DEL ARCHIPIÉLAGO METROPOLITANO EN EL MUNICIPIO DE PALMIRA ENTRE LOS AÑOS 1990 Y 2021

La segunda fase de esta investigación consistió en evidenciar la configuración del *archipiélago metropolitano* en el municipio de Palmira entre los años 1990 y 2021. Para ello, se elaboraron tres subprocesos metodológicos que consistieron en: **i)** revisar los antecedentes históricos del proceso de conformación del *archipiélago metropolitano* en el municipio de Palmira, los cuales se pueden remontar hasta mediados del siglo XIX; **ii)** caracterizar los patrones morfológicos y funcionales del *archipiélago metropolitano* del municipio de Palmira para el periodo 1990-2021;

y **iii)** identificar los diferentes *dispositivos de la globalización* que se encuentran localizados en el *archipiélago metropolitano* de Palmira. Para el desarrollo de cada uno de estos subprocesos, se usaron varios métodos tanto cuantitativos como cualitativos, los cuales serán puntualizados a continuación.

4.2.1. Primer subproceso: revisión y caracterización de los antecedentes históricos del proceso de formación del archipiélago metropolitano en el municipio de Palmira

Este paso consistió en la revisión y caracterización de los antecedentes históricos del proceso de formación del *archipiélago metropolitano* en el municipio de Palmira. Para ello, se revisaron diferentes documentos de investigación asociados con el municipio de estudio que trataran los siguientes temas: **i)** los inicios y la consolidación del eje comercial Buenaventura-Cali-Palmira, el cual permitió la articulación global del incipiente mercado regional a finales del siglo XIX; **ii)** el fortalecimiento de la agroindustria cañera en el municipio de Palmira a lo largo del siglo XX; y **iii)** los primeros procesos de metropolización originados entre la ciudad de Cali y el municipio de Palmira a partir de la década de 1950. Las diversas fuentes bibliográficas consultadas para la elaboración de este subproceso metodológico – p. ej., artículos científicos, libros históricos, trabajos de grado, etc. –, fueron obtenidas a través de bases de datos como SciELO, Science Database (ProQuest), Google Académico y Scopus (Elsevier), las cuales están disponibles en la página web de la Biblioteca Mario Carvajal de la Universidad del Valle.

Este primer subproceso también utilizó distintas fotografías históricas del municipio de Palmira disponibles en la página web de la Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero, las cuales complementaron y validaron la información consultada sobre los temas de interés. Así mismo, este subproceso contempló la elaboración de un análisis multitemporal del área construida del municipio de Palmira entre los años 1945 y 1981, esto con el objetivo de evidenciar, en efecto, el crecimiento urbano que experimentó esta entidad territorial en aquella época; fenómeno que se encuentra relacionado con los tres hechos enumerados al inicio del presente subíndice, en especial el referente al fortalecimiento de la agroindustria azucarera en el municipio de Palmira. Para realizar este análisis multitemporal, se adquirieron nueve fotografías aéreas del municipio de estudio, las cuales fueron tomadas por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) entre 1945 y 1981. Para la adquisición de este material cartográfico, el autor de este trabajo de grado se desplazó hasta la sede principal en Cali de la Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca (CVC); entidad que entregó el material solicitado en formato digital (.TIFF). En la Tabla 3, se relacionan los metadatos más importantes de las fotografías aéreas obtenidas.

Tabla 3. Principales metadatos de las fotografías aéreas adquiridas en la investigación.

Vuelo IGAC	Número de folio de la fotografía aérea	Fecha de captura (DD/MM/AA)	Escala	Formato digital	Zona
C-408	C-744	5/09/1945	1:33.000	.TIFF	Cabecera municipal de Palmira
	C-745				

Continuación de la Tabla 3.

Vuelo IGAC	Número de folio de la fotografía aérea	Fecha de captura (DD/MM/AA)	Escala	Formato digital	Zona
R-375	R-387	16/02/1957	1:20.000	.TIFF	Norte de la ciudad de Palmira
	R-388				
R-375	R-389	16/02/1957	1:20.000	.TIFF	Norte de la ciudad de Palmira
C-1514	C-210	1976	1:30.000	.TIFF	Norte de la ciudad de Palmira
	C-211				
C-2036	C-080	26/08/1981	1:31.000	.TIFF	Cabecera municipal de Palmira
	C-081				

Fuente: Elaboración propia.

Se debe resaltar que las nueve fotografías aéreas adquiridas en el marco de este subproceso metodológico, corresponden a datos espaciales de tipo ráster, los cuales se pueden considerar como modelos digitales que representan la información geográfica a través de un conjunto de mallas y píxeles. Por lo general, estos archivos no tienen asignado un sistema de coordenadas geográficas – "Latitud" y "Longitud" –, por lo cual se hace necesario georreferenciar y digitalizar dicho material cartográfico. Para realizar este proceso, se utilizaron los comandos "Add Control Points" y "Georeferencing" del software ArcGIS 10.3; herramientas que posibilitaron asignar el sistema de coordenadas WGS 1984 UTM ZONE 18N a las nueve fotografías aéreas obtenidas en este primer subproceso. Es importante anotar que el sistema de coordenadas seleccionado, es el más usado dentro de la disciplina geográfica, esto debido a que su nivel de distorsión es relativamente bajo comparado con otros sistemas de proyección cartográfica[177].

4.2.2. Segundo subproceso: caracterización de los patrones morfológicos y funcionales del archipiélago metropolitano del municipio de Palmira

Este subproceso consistió en la caracterización de los patrones morfológicos y funcionales del archipiélago metropolitano configurado en el municipio de Palmira entre los años 1990 y 2021. Para desarrollar este subproceso, se identificaron, en primer lugar, los "*nodos productivos*" de alta y mediana complejidad funcional que se encuentran ubicados en el municipio de Palmira. Para ello, se revisó el censo empresarial elaborado por la Cámara de Comercio de Palmira en el año 2011, el cual realizó una clasificación de las diferentes unidades económicas presentes

[177] VELOZA TORRES, Jenny Patricia. Análisis multitemporal de las coberturas y usos del suelo de la reserva forestal protectora-productora "Casablanca" en Madrid, Cundinamarca, entre los años 1961 y 2015: aportes para el ordenamiento territorial municipal. Trabajo de grado para optar por el título de especialista en Sistemas de Información Geográfica (SIG). Bogotá: Universidad Distrital Francisco José de Caldas e Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), 2017. p. 18-20

en el municipio de estudio, organizándolas en tres categorías: *grandes*, *medianas* y *pequeñas*. En el caso de esta investigación, se seleccionaron solo aquellas compañías clasificadas como *grandes* y *medianas*, las cuales corresponden al 1,3% del censo empresarial utilizado en este subproceso. En total, se identificaron 45 empresas que se caracterizan, entre otras cosas, por las múltiples operaciones económicas de importación y exportación que desarrollan, así como también por los encadenamientos productivos – hacia atrás y hacia delante – que impulsan en la región. Lo anterior, explica el motivo por el cual se escogieron tales compañías.

De igual forma, la investigación identificó otros *nodos de actividad socioeconómica* localizados en el municipio de Palmira, los cuales se encuentran orientados hacia el desarrollo tecnológico, el régimen franco, el comercio de bienes y servicios y la logística. Es pertinente mencionar que algunos "*nodos productivos*" descritos en este paso metodológico, ya habían sido identificados en el primer subproceso de esta fase – p. ej., el ingenio Manuelita, el Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón, COLOMBATES, el Centro Internacional de Agricultura Tropical (CIAT), etc. –, lo cual permitió validar y complementar la información consultada sobre estos "*enclaves corporativos*". Ahora bien, se debe destacar que los datos utilizados para el desarrollo de este subproceso, fueron obtenidos de múltiples fuentes bibliográficas, entre las que se encuentran, por ejemplo, los archivos del Anuario Estadístico de la Cámara de Comercio de Palmira (2011-2021), algunos informes de comercio exterior del DANE, notas informativas de la Gobernación del Valle, la Alcaldía de Palmira y la agencia Invest Pacific, las páginas web de las compañías y centros de investigación identificados, el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Palmira, entre otras referencias.

Se debe resaltar que la información consultada para el desarrollo de este segundo subproceso, hace énfasis en las características operativas de las compañías y centros de investigación que se lograron identificar en este trabajo de grado – p. ej., las actividades productivas que realizan estos "*nodos corporativos*" en el municipio de Palmira y la región, las operaciones económicas de carácter transnacional que desarrollan en la actualidad, entre otros aspectos –. Así mismo, se consultaron las principales políticas de competitividad que las autoridades de Palmira y del departamento del Valle han impulsado desde la apertura externa de la economía nacional, las cuales buscan fortalecer las actividades productivas que desarrollan los "*nodos empresariales*" identificados en este subproceso metodológico. Para sistematizar la información de los "*nodos corporativos*" ubicados en el municipio de Palmira, se realizaron varias matrices en el programa de Excel, las cuales permitieron filtrar y sintetizar todos los datos consultados (ver Modelo 2).

En el Modelo 2 se puede observar que las matrices elaboradas en este subproceso tienen una columna denominada "*localización*/*emplazamiento*". Para el diligenciamiento de esta columna, se utilizó el software Google Earth Pro, el cual permitió conocer, entre otras cosas, la ubicación exacta de los "*enclaves empresariales*" establecidos en el municipio de Palmira. En este punto, vale la pena mencionar que el uso del aplicativo Google Earth Pro también ayudó a evidenciar la formación del patrón morfológico de "*archipiélago metropolitano*" en el municipio de Palmira, ya que proporcionó una idea preliminar sobre el crecimiento "*disperso*", "*difuso*" y "*multinodal*" que ha tenido, a través de los años, el área construida del municipio de estudio. Para describir

adecuadamente este fenómeno, se desarrolló un análisis multitemporal del área construida de Palmira para el periodo 1990-2021, el cual se realizó con base en una imagen en formato JPG perteneciente al proyecto de investigación titulado "*Área metropolitana del sur del Valle y norte del Cauca (AMVACA)*: *definición*, *caracterización y propuesta de conformación*", cuyos autores son los profesores Pedro Martín Martínez y Zaida Liz Patiño de la Universidad del Valle.

Modelo 2. Matrices elaboradas para la sistematización de datos.

#	Nombre	Localización / Emplazamiento	Inicio de operaciones en Palmira	Clúster	Descripción general
1	**Ingenio Manuelita**	-	-	-	-
2	**Ingenio Central Tumaco**	-	-	-	-
3	**Carvajal Espacio MEPAL**	-	-	-	-

Fuente: Elaboración propia.

Se debe mencionar que la imagen adquirida en este segundo subproceso presenta un análisis multitemporal del área construida del municipio de Palmira entre los años de 1961 y 2016. Con la finalidad de complementar y actualizar el material cartográfico elaborado por los profesores Pedro Martínez y Zaida Patino en el año 2016, el autor de esta investigación descargó, a través de Google Earth Pro, cuatro imágenes satelitales del área de estudio correspondientes al año 2019, las cuales fueron georreferenciadas y digitalizadas en el programa ArcGIS 10.3. De esta forma, se logró realizar un mapa multitemporal del área construida de Palmira más actualizado, permitiendo el desarrollo exitoso de este segundo subproceso. En la Tabla 4, se relacionan los metadatos más importantes de las imágenes satelitales descargadas en este apartado.

Tabla 4. Imágenes satelitales descargadas de Google Earth Pro.

# Imagen	Coordenadas geográficas (Latitud - Longitud)	Fecha de captura (DD/MM/AA)	Tipo de sensor remoto	Formato digital	Área cubierta por la imagen satelital
1	(3º33'03''N - 76º26'23''O)	9/06/2019	CNES/AIRBUS	.JPG	Vía Cali-Yumbo-Aeropuerto
2	(3º29'39''N - 76º26'30''O)	7/01/2019	CNES/AIRBUS	.JPG	Recta Cali-Palmira
3	(3º32'10''N - 76º21'09''O)	7/12/2019	CNES/AIRBUS	.JPG	Aeropuerto-Ingenio Central Tumaco-Ingenio Manuelita
4	(3º36'43''N - 76º27'01''O)	9/09/2019	CNES/AIRBUS	.JPG	Vía Rozo-El Cerrito

Fuente: Elaboración propia.

4.2.3. Tercer subproceso: identificación y caracterización de los diferentes dispositivos de la globalización ubicados en el archipiélago metropolitano del municipio de Palmira

Este subproceso consistió en la identificación y caracterización de los distintos *dispositivos de la globalización* ubicados en el *archipiélago metropolitano* del municipio de Palmira. Para ello, se utilizaron las matrices elaboradas en el subproceso anterior, las cuales contienen los datos de los diferentes "*nodos productivos*" identificados en esta investigación. Con esta información, se procedió a clasificar, de manera preliminar, a cada uno de los "*nodos*" presentes en Palmira de acuerdo con sus actividades socioeconómicas – p. ej., industriales, logísticos, comerciales, de régimen franco y de innovación científica –. Una vez organizados todos los *enclaves* en sus respectivas categorías, se aplicaron ciertos criterios funcionales que permitieron identificar los *dispositivos de la globalización* establecidos en el *archipiélago metropolitano* del municipio de Palmira (ver Tabla 5). En los anexos de este trabajo de grado (ver subíndice 11), se encuentra la descripción de los procesos metodológicos que se desarrollaron para identificar los múltiples *dispositivos de la globalización* presentes en el municipio de Palmira.

Tabla 5. Criterios funcionales para la identificación de los *dispositivos de la globalización* localizados en el municipio de Palmira.

Tipo de dispositivos	Criterios Funcionales (CF)
Industriales	**CF1:** La empresa participa en redes metapolitanas de exportación e importación de bienes, servicios, capitales o factores de producción.
	CF2: La compañía tiene filiales corporativas establecidas en otros ámbitos nacionales diferentes a Colombia; o la empresa ha creado alianzas estratégicas con algunas firmas extranjeras que permiten que sus productos lleguen a otros países del mundo.
De régimen franco	**CF1:** La zona franca se encuentra debidamente autorizada por una resolución del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo – antiguamente conocido como Ministerio de Comercio Exterior –.
Orientados a la innovación científica y al desarrollo tecnológico	**CF1:** La institución realiza importantes proyectos de investigación en alianza con el sector privado, la academia y las autoridades regionales, con la finalidad de aplicar los resultados de estos proyectos en los procesos productivos que adelantan los actores económicos presentes en el territorio.
	CF2: La institución desarrolla proyectos de investigación con otras entidades científicas localizadas alrededor del mundo, cuyos resultados son aplicables en el contexto nacional y regional.
Logísticos	**CF1 para empresas logísticas localizadas por fuera de una zona franca:** la compañía cuenta con una amplia infraestructura logística que facilita las operaciones económicas de sus clientes. Así mismo, la empresa cuenta con varias filiales corporativas establecidas en otros ámbitos nacionales diferentes a Colombia
	CF2 para terminales aéreas: el aeropuerto corresponde a una terminal aérea de categoría internacional, cuya capacidad funcional permite el desarrollo de múltiples operaciones aeronáuticas relacionadas con la movilización de personas y de mercancías.

Continuación de la Tabla 5.

Tipo de dispositivos	Criterios Funcionales (CF)
Comerciales	**CF1 para empresas localizadas por fuera de "malls" o "centros comerciales":** la compañía se dedica principalmente a la comercialización de productos importados, los cuales son distribuidos a nivel nacional y regional. De igual forma, la empresa comercializa en el exterior algunos productos de origen colombiano que no son fabricados directamente por la firma.
	CF2 para grandes "superficies comerciales": la superficie comercial alberga importantes franquicias globales en sus instalaciones, al tiempo que sus promotores desarrollan, en la misma área, otras actividades económicas relacionadas principalmente con el sector inmobiliario.

Fuente: Elaboración propia.

Esta investigación identificó 5 tipos de *dispositivos de la globalización* ubicados en el municipio de Palmira – industriales, logísticos, comerciales, de régimen franco y de orientación científica –, los cuales participan activamente en las diferentes dinámicas transnacionales que dan forma a la "*metápolis planetaria*". En otros asuntos, para sistematizar la información consultada sobre los *dispositivos de la globalización* establecidos en Palmira, se realizaron cinco matrices en el programa de Excel, las cuales se encuentran conformadas por seis columnas que ayudaron a organizar todos los datos obtenidos en este subproceso metodológico (ver Modelo 3). De igual manera, se debe mencionar que gran parte de la información utilizada para el diligenciamiento de estas matrices operativas, se obtuvo de las páginas de internet de las compañías y centros de investigación categorizados como *dispositivos de la globalización*.

Modelo 3. Matrices operativas para la sistematización de datos de los *dispositivos de la globalización*.

DISPOSITIVOS DE LA GLOBALIZACIÓN DE CARÁCTER INDUSTRIAL/RÉGIMEN FRANCO/INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA E INNOVACIÓN TECNOLÓGICA/LOGÍSTICA/COMERCIAL					
Nombre del dispositivo	**Localización / Emplazamiento**	**Inicio de operaciones en el municipio de Palmira**	**Clúster**	**Descripción general**	**Participación en la metapolización**
Ingenio Manuelita	-	-	-	-	-
Sucroal	-	-	-	-	-
Unilever	-	-	-	-	-

Fuente: Elaboración propia.

Para realizar la cartografía referente a los *dispositivos de la globalización*, el autor del presente trabajo de grado descargó cinco imágenes satelitales del municipio de Palmira. Dicho material, se obtuvo del aplicativo Google Earth Pro; SIG gratuito que permite visualizar y descargar una diversidad de imágenes satelitales del área de estudio correspondientes a diferentes periodos (ver Tabla 6). Para facilitar el desarrollo de la cartografía de este subproceso, se crearon varios archivos KMZ en Google Earth Pro, los cuales contenían las coordenadas planas – Norte ("*y*") y Este ("*x*") – de cada uno de los *dispositivos de la globalización* localizados en el *archipiélago metropolitano* del municipio de Palmira. Estos archivos fueron exportados al programa ArcGIS a través de los comandos "From KML" y "KML To Layer" disponibles en este software; procesos que permitieron realizar los cinco mapas contemplados en este tercer subproceso.

Tabla 6. Imágenes satelitales descargadas de Google Earth Pro para la elaboración de la cartografía de este subproceso metodológico.

#	Coordenadas geográficas (Latitud - Longitud)	Fecha de captura (DD/MM/AA)	Tipo de sensor remoto	Formato digital	Área cubierta por la imagen satelital	Mapa resultante
1	(3º32'26"N - 76º22'51"O)	7/12/2017	CNES/AIRBUS	.JPG	Panorámica general del territorio rural del municipio de Palmira	*Dispositivos de la globalización de carácter industrial*
2	(3º31'34"N - 76º25'42"O)	7/12/2019	CNES/AIRBUS	.JPG	Panorámica general del territorio rural del municipio de Palmira	*Dispositivos de la globalización de régimen franco*
3	(3º30'05"N - 76º20'11"O)	8/12/2019	CNES/AIRBUS	.JPG	Sur del municipio de Palmira	*Dispositivos de la globalización con orientación a la investigación científica e innovación tecnológica*
4	(3º31'49"N - 76º23'04"O)	9/06/2020	CNES/AIRBUS	.JPG	Zona de influencia del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón	*Dispositivos de la globalización de carácter logístico*
5	(3º31'56"N - 76º20'02"O)	7/12/2017	CNES/AIRBUS	.JPG	Occidente de la ciudad de Palmira	*Dispositivos de la globalización de carácter comercial*

Fuente: Elaboración propia.

De igual forma, el autor de este trabajo de grado realizó una serie de salidas de campo, con el objetivo de validar los resultados parciales obtenidos en la investigación. En total, se realizaron

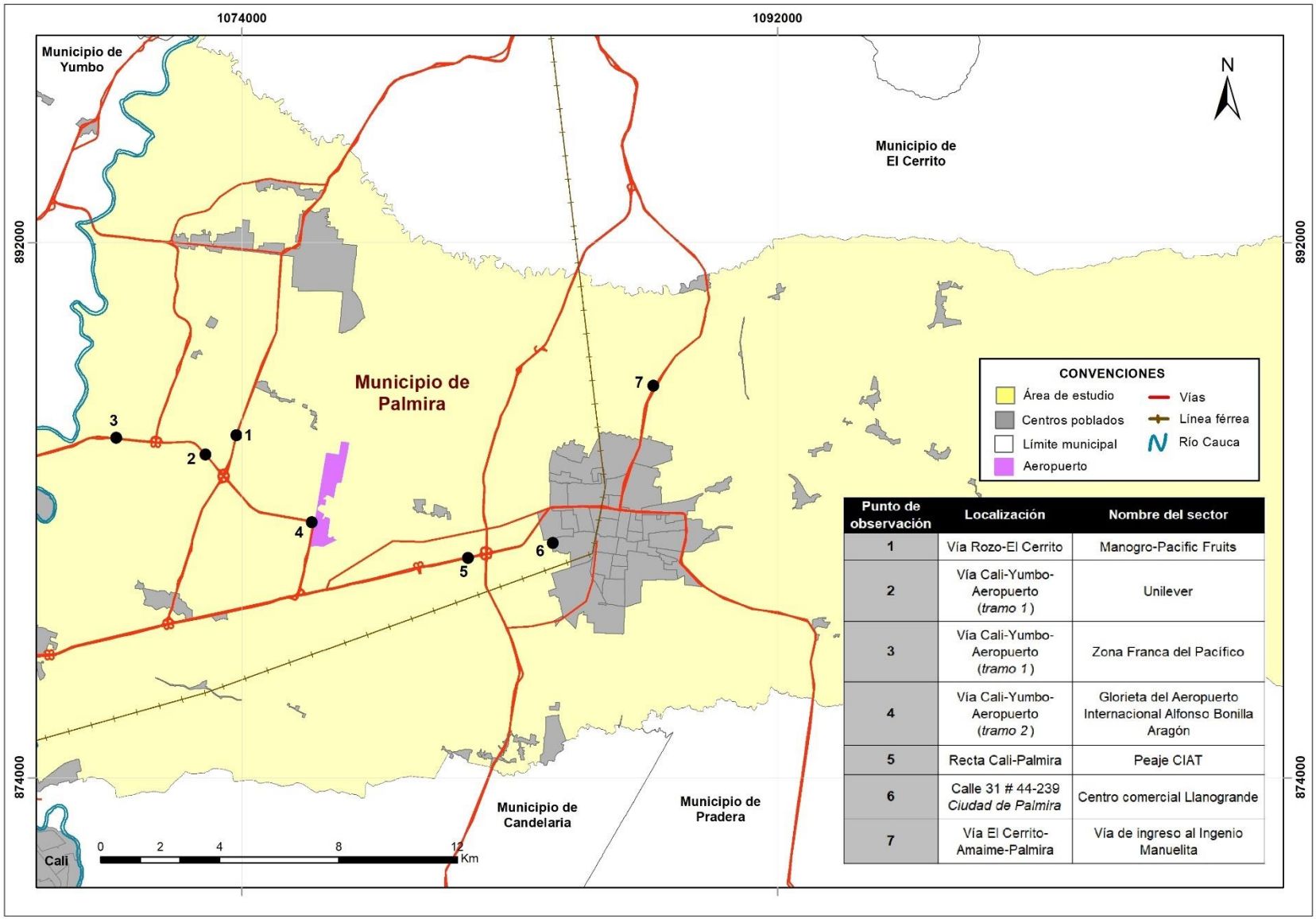
cuatro salidas de campo en determinados sectores del municipio de Palmira (ver Mapa 1), las cuales permitieron verificar la existencia de los principales patrones morfológicos y funcionales que caracterizan a la "*metápolis planetaria*". En el Mapa 1 se encuentran relacionados los siete puntos de observación que se escogieron para llevar a cabo las respectivas salidas de campo. Estos puntos se seleccionaron teniendo en cuenta dos tipos de criterios, a saber: **i)** *funcionales* y **ii)** *de accesibilidad* (ver Tabla 7). En términos generales, las salidas de campo realizadas en el marco de este subproceso consistieron en recorrer por 10 minutos los siete puntos elegidos; tiempo que permitió observar, por un lado, el patrón de localización que tienen los *dispositivos de la globalización* localizados en el *archipiélago metropolitano* del municipio de Palmira; y por el otro, las dinámicas de interdependencia funcional que se originan en el entorno local, y que han impulsado la formación de flujos pendulares en la población. Por último, se debe destacar que el autor de esta investigación empleó los programas de Google Earth y Google Maps para ver, de forma preliminar, los puntos de observación seleccionados.

Tabla 7. Criterios aplicados para la selección de los puntos de observación de las salidas de campo.

Tipo de Criterios	Descripción general
Funcionales	**1)** Los puntos de observación deben corresponder a zonas del municipio de Palmira que se caractericen por la presencia de un número importante de *dispositivos de la globalización*; particularidad que hace que estos sectores presenten una alta afluencia de personas y de vehículos.
	2) Los puntos de observación deben estar localizados a lo largo de las principales vías de integración regional.
De accesibilidad	**1)** Los puntos de observación deben corresponder a zonas del municipio de Palmira que tengan las condiciones de accesibilidad necesarias para el desarrollo de las salidas de campo – p. ej., distintas rutas de transporte intermunicipal, vías en buen estado de conservación, entre otras –.
	2) Los puntos de observación deben corresponder a zonas del municipio de Palmira que tengan las condiciones de seguridad necesarias para el desarrollo de las salidas de campo – p. ej., alta afluencia de personas, puestos unificados de la policía de tránsito de Palmira, cercanía a peajes u otras instituciones, etc. –.

Fuente: Elaboración propia.

Mapa 1. Puntos de observación de las salidas de campo.



Punto de observación	Localización	Nombre del sector
1	Vía Rozo-El Cerrito	Manogro-Pacific Fruits
2	Vía Cali-Yumbo-Aeropuerto (*tramo 1*)	Unilever
3	Vía Cali-Yumbo-Aeropuerto (*tramo 1*)	Zona Franca del Pacífico
4	Vía Cali-Yumbo-Aeropuerto (*tramo 2*)	Glorieta del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón
5	Recta Cali-Palmira	Peaje CIAT
6	Calle 31 # 44-239 *Ciudad de Palmira*	Centro comercial Llanogrande
7	Vía El Cerrito-Amaime-Palmira	Vía de ingreso al Ingenio Manuelita

Fuente: Elaboración propia con base en datos espaciales del SIG-OT Colombia.

4.3. TERCERA FASE: DESCRIPCIÓN DE LOS PRINCIPALES SERVICIOS GLOBALES DE TERCERIZACIÓN QUE OFRECE LA ZONA FRANCA DEL PACÍFICO

La tercera fase de esta investigación consistió en la caracterización de los principales *servicios globales de tercerización* que ofrece la Zona Franca del Pacífico como *usuario operador*. Para ello, se llevaron a cabo dos subprocesos metodológicos que consistieron en: **i)** desarrollar una contextualización sociogeográfica de la Zona Franca del Pacífico, haciendo énfasis en asuntos relacionados con la estructura operativa de dicho *dispositivo de la globalización*; y **ii)** identificar los principales *servicios de externalización corporativa* que ofrece la Zona Franca del Pacífico en la región y el país. Para el desarrollo de cada uno de estos subprocesos, se utilizaron varios métodos de investigación – tanto cuantitativos como cualitativos –, los cuales se puntualizarán a continuación.

4.3.1. Primer subproceso: contextualización sociogeográfica de la ZFP del Pacífico

Este subproceso consistió en realizar una contextualización sociogeográfica de la Zona Franca del Pacífico. Para ello, se revisaron varias fuentes de información secundaria que se centraran en los siguientes temas de interés: **i)** la estructura organizativa de la Zona Franca del Pacífico; **ii)** las primeras compañías – tanto locales como extranjeras – que se localizaron en este *nodo de actividad metapolitana*; **iii)** las primeras operaciones económicas de carácter transnacional que desarrollaron las empresas recién instaladas en la zona franca objeto de estudio; y **iv)** los distintos proyectos de inversión que, en la actualidad, tiene la junta directiva de la Zona Franca del Pacífico. La información que permitió la elaboración de este primer subproceso, se obtuvo de diversas fuentes bibliográficas, entre las que se encuentran, por ejemplo, la página web de la Zona Franca del Pacífico, algunos informes de gestión de Invest Pacific, notas periodísticas de varios medios de comunicación – Periódico El País de Cali, Revista Dinero, El Espectador, El Tiempo, Revista Semana, etc. –, trabajos de pasantía de grado realizados en la Zona Franca del Pacífico, entre otras.

Se debe mencionar que este primer subproceso también contempló la realización de un mapa de localización de la Zona Franca del Pacífico. Este mapa se elaboró con base en una imagen satelital que el autor de esta investigación descargó de Google Earth Pro (ver Tabla 8). Debido a que esta imagen satelital no tenía definido un sistema de proyección cartográfica, se procedió a georreferenciar dicho material a través del software ArcGIS 10.3. Gracias a este proceso, se logró asignar el sistema de proyección WGS 1984 UTM ZONE 18N a la imagen satelital usada en este apartado. En este punto, vale la pena destacar que, para la salida gráfica del mapa de localización de la Zona Franca del Pacífico, se utilizaron varios datos espaciales de tipo vector – ríos, red vial primaria, límites municipales, etc. –, los cuales se descargaron de portales como el SIG-OT, INVÍAS, el DANE, el Geovisor de la CVC, ArcGIS Earth ONLINE, etc.

Tabla 8. Metadatos de la imagen satelital descargada en este subproceso metodológico.

#	Coordenadas geográficas (Latitud - Longitud)	Fecha de captura (DD/MM/AA)	Tipo de sensor remoto	Formato digital	Área cubierta por la imagen satelital
1	(3º33'03''N - 76º26'23''O)	9/06/2020	CNES/AIRBUS	.JPG	Vía Cali-Yumbo-Aeropuerto

Fuente: Elaboración propia.

4.3.2. Segundo proceso: caracterización de los servicios globales de tercerización que ofrece la Zona Franca del Pacífico como usuario operador

Este segundo subproceso consistió en la identificación y descripción de los *servicios globales de tercerización* que ofrece la Zona Franca del Pacífico como *usuario operador*. Para elaborar este subíndice, se caracterizaron, en primer lugar, los *servicios de externalización de carácter BPO* que presta la Zona Franca del Pacífico en la región y el país, los cuales están asociados fundamentalmente con la prestación de servicios de subcontratación corporativa. Para realizar este apartado, se utilizó como principal fuente de información la página web de la Zona Franca del Pacífico, la cual contiene todos los nombres de las ZFP, ZFPE y ZFT que opera y administra la zona franca objeto de estudio. Con esta información, se procedió a revisar y consultar varios documentos que ofrecieran algunos datos importantes sobre las compañías que opera la Zona Franca del Pacífico – p. ej., inicio de operaciones, actividades económicas de carácter mundial que desarrollan en la actualidad, el papel que desempeñan en la economía colombiana, entre otros aspectos –.

La información que permitió la elaboración de este subproceso, se obtuvo de diversas fuentes bibliográficas, entre las que se encuentran, por ejemplo, algunos informes de comercio exterior del DANE, ciertos documentos del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (MinCIT), tesis de maestría y doctorado asociados con el tema de estudio, reportajes periodísticos de medios de comunicación, informes de gestión publicados por Invest Pacific, entre otros ítems. Para la sistematización de la información consultada, se realizaron varias matrices en el programa de Excel, las cuales permitieron organizar y sintetizar los datos que se investigaron sobre las ZFP, ZFPE y ZFT que opera la Zona Franca del Pacífico en la región y el país (ver Modelo 4). Ahora bien, este subproceso también contempló la elaboración de dos mapas que permitieron ubicar las distintas zonas francas que administra el *dispositivo metapolitano* objeto de estudio.

Para realizar la cartografía correspondiente a este subproceso metodológico, se desarrollaron varios archivos KMZ en Google Earth Pro, los cuales contenían las coordenadas planas de las ZFP, ZFPE y ZFT que opera la Zona Franca del Pacífico en la región y el país. Estos archivos fueron exportados a ArcGIS a través de los comandos “From KML” y “KML To Layer”, los cuales permitieron convertir las coordenadas planas de las zonas francas en *shapefiles* de tipo vector; procedimiento que facilitó la elaboración de los dos mapas contemplados en este subproceso metodológico. Ahora bien, para la caracterización de los *servicios de tercerización de carácter*

ITO que ofrece la Zona Franca del Pacífico, se procedió a consultar, en primer lugar, la página de internet de la zona franca objeto de estudio, la cual contenía información sobre los *servicios de ITO* que presta este *dispositivo metapolitano* en la región y el país. Para complementar esta información, se revisaron distintos artículos de prensa que hablaban sobre los *servicios de ITO* que, desde la década del 2000, vienen ofreciendo las zonas francas más importantes del país, entre ellas la Zona Franca del Pacífico.

Modelo 4. Matrices operativas elaboradas para la sistematización de datos e información.

Nombre de la zona franca	Localización	Tipo de zona franca	Resolución aprobatoria por parte del MinCIT	Descripción general
Agroindustrias del Cauca S.A.	-	-	-	-
Terminal de Contenedores de Buenaventura (TCBUEN)	-	-	-	-
Carvajal Pulpa y Papel S.A.	-	-	-	-

Fuente: Elaboración propia.

4.4. CUARTA FASE: ARTICULACIÓN GLOBAL DE LAS EMPRESAS INSTALADAS EN LA ZONA FRANCA DEL PACÍFICO

Esta fase metodológica consistió en analizar la articulación global que presentan las empresas localizadas en la Zona Franca del Pacífico. Para ello, se llevaron a cabo dos subprocesos que consistieron en: **i)** identificar las diferentes compañías – también denominadas como "*usuarios calificados*" – que se encuentran ubicadas en la Zona Franca del Pacífico; y **ii)** caracterizar las operaciones económicas de carácter transnacional que realizan las empresas establecidas en este *dispositivo metapolitano*. Para el desarrollo de cada uno de estos subprocesos, se usaron diferentes parámetros metodológicos – tanto cuantitativos como cualitativos –, los cuales serán puntualizados a continuación.

4.4.1. Primer subproceso: identificación de las compañías localizadas en la Zona Franca del Pacífico

Este primer subproceso consistió en la identificación de las empresas localizadas al interior de la Zona Franca del Pacífico. Para ello, se utilizó como principal fuente de información la página web de la zona franca objeto de estudio, la cual permite visualizar los *usuarios calificados* que se encuentran ubicados en dicho *dispositivo metapolitano*. En este punto, vale la pena precisar que la información contenida en la página web de la Zona Franca del Pacífico tiene como fecha de publicación el año 2021, por lo cual el autor de este documento decidió trabajar con aquellas

compañías que se encontraban instaladas en este *nodo metapolitano* hasta la fecha señalada. Con la lista de los usuarios establecidos en la Zona Franca del Pacífico, se procedió a consultar las páginas de internet de estas empresas, esto con el fin de conseguir información relacionada con los siguientes temas: **a)** *actividades económicas que desarrollan estas firmas corporativas*; **b)** *operaciones de carácter transnacional que realizan*; y **c)** *estructura organizativa que poseen tales empresas*.

Con la información anterior, se procedió a clasificar a los usuarios instalados en la Zona Franca del Pacífico en clústeres de competitividad económica, tales como: hábitat urbano, bioenergía, sistema moda, belleza y cuidado personal, macrosnacks, economía digital, logística y proteína blanca. Se debe mencionar que los clústeres empresariales mencionados con anterioridad son los que han definido, desde el año 2014, las autoridades del Valle del Cauca en sus diferentes políticas de competitividad. Ahora bien, con la finalidad de complementar los datos consultados en las páginas web de las compañías establecidas en la Zona Franca del Pacífico, se revisaron otras fuentes de información relacionadas con el tema, entre las que se destacan, por ejemplo, varios documentos de política pública de la Gobernación del Valle y la Alcaldía de Palmira, los múltiples informes de gestión de Invest Pacific y la Cámara de Comercio de Palmira publicados entre los años 2014 y 2021, etc. Para sistematizar la información consultada en este subíndice, se realizaron varias matrices en el software de Excel, las cuales permitieron organizar los datos investigados en el marco de esta cuarta fase metodológica (ver Modelo 5).

Modelo 5. Matrices operativas elaboradas para la sistematización de datos e información.

#	Nombre del usuario	Tipo de usuario	Clúster	Descripción general
1	**Termovalle**	INDUSTRIAL DE BIENES	BIOENERGÍA	-
2	**Cosmoagro**	COMERCIAL	BIOENERGÍA	-
3	**C.I. Oil Chemical**	COMERCIAL	BIOENERGÍA	-
4	**-**	-	-	-

Fuente: Elaboración propia.

4.4.2. Segundo subproceso: caracterización de las operaciones económicas de carácter transnacional que realizan las empresas localizadas en la Zona Franca del Pacífico

Este subproceso consistió en la caracterización de las principales operaciones económicas de carácter transnacional que desarrollan las empresas ubicadas al interior de la Zona Franca del Pacífico. En términos generales, este subproceso tuvo como finalidad analizar las actividades económicas de importación y exportación que llevan a cabo los *usuarios calificados* de la zona franca objeto de estudio. Para ello, se descargaron los informes de comercio exterior de zonas francas que publica el DANE cada año, los cuales ofrecen información sobre el valor monetario

que alcanzan – en millones de dólares – las distintas operaciones transnacionales que realizan las zonas francas ubicadas en el país. Es importante resaltar que el autor de esta investigación solo descargó los informes del DANE publicados entre 2017 y 2021, dado que eran los únicos que tenían completos los datos de importación y exportación de cada zona franca.

Con los datos de importación y exportación de la Zona Franca del Pacífico, se elaboraron dos gráficos de barras que permitieron esquematizar la información descargada del DANE. En este punto, vale la pena resaltar que este subproceso también consultó otras fuentes bibliográficas para su desarrollo, entre las que se destacan, por ejemplo, las páginas web de las compañías instaladas en la Zona Franca del Pacífico, algunos reportajes de medios de comunicación – p. ej., El País de Cali, Periódico La República, Revista Dinero, entre otros –, informes de gestión de Invest Pacific y la Cámara de Comercio de Palmira, etc. Ahora bien, en cuanto a los mapas que contempló este segundo subproceso, se puede decir que éstos se realizaron con base en la información contenida en el sitio web de la Zona Franca del Pacífico. Así mismo, se utilizaron varios shapefile de tipo vector para la elaboración de esta cartografía – p. ej., océanos y límites internacionales –, los cuales fueron descargados del Geovisor de ArcGIS Earth ONLINE.

CAPÍTULO V: PRINCIPALES LINEAMIENTOS NORMATIVOS QUE HAN PERMITIDO LA INSERCIÓN GLOBAL DE LA ECONOMÍA COLOMBIANA

Este apartado tiene como finalidad presentar las diferentes políticas económicas que el Estado colombiano ha impulsado, desde la década de 1990, para mejorar su participación en los flujos transnacionales que propicia el fenómeno de la globalización. En concreto, se hará énfasis en aquellas políticas públicas enmarcadas en el paradigma de la competitividad que los gobiernos de turno han definido para mejorar y acelerar la inserción global del aparato productivo estatal, y cuya aplicación sistemática viene generando múltiples impactos territoriales en determinados espacios de la geografía nacional. Debido a la relación causal que existe entre la globalización y la *metapolización*, se hace necesario abordar, entonces, el marco normativo que posibilitó la "*transformación neoliberal*" de la economía colombiana a finales del siglo XX. Este proceso de apertura externa, se complementó con una serie de iniciativas gubernamentales que buscaron aumentar los índices de competitividad de las actividades económicas del país, lo cual permitió la expedición de la Política Nacional de Competitividad y Productividad (PNCP) en el año 2008; instrumento que se convirtió en la principal apuesta del Estado para lograr una buena inserción a las redes de ámbito transnacional que dan forma a la "*metápolis planetaria*".

En este nuevo marco normativo, las diferentes zonas francas adquirieron un papel estratégico como "*plataformas de actividad transnacional*", las cuales, además de atraer y captar mayores flujos de inversión extranjera, incentivan la diversificación de la base exportadora de la nación, a través de la transferencia de procesos tecnológicos de alta competitividad económica[178]. En este sentido, el presente apartado estará organizado en torno a tres grandes temas: en primer lugar, se desarrollará una caracterización general de los antecedentes normativos de la PNCP, incluyendo para tal efecto una breve mención al proceso de apertura externa que experimentó la economía nacional a finales del siglo XX. Después de realizar lo anterior, la investigación se centrará en discutir los principales ejes estratégicos de la PNCP relacionados con el objeto de estudio de este trabajo de grado. Por último, se elaborará un recorrido histórico sobre el marco normativo que rige el funcionamiento de las distintas zonas francas localizadas en el país.

5.1. ELEMENTOS GENERALES DE LA PNCP DE COLOMBIA

Este primer apartado presentará los antecedentes históricos más importantes de la PNCP, los cuales se pueden remontar hasta el proceso de apertura externa que experimentó la economía nacional desde los gobiernos de Virgilio Barco (1986-1990) y César Gaviria (1990-1994). Una vez terminado tal punto, el documento se centrará en enumerar las políticas de competitividad que el Estado colombiano expidió antes de la construcción de la PNCP en el 2008. Por último, el estudio realizará la caracterización general de la política pública objeto de análisis, haciendo énfasis en aquellos aspectos relacionados con el tema de investigación.

---

[178] QUICENO BOLAÑOS, Lisneidy & TRIGUEROS ARANGO, Diana Carolina. Las zonas francas en Palmira: ¿un instrumento de estímulo a la inversión y generación de empleo? Trabajo de pregrado para optar por el título de contador público. Palmira: Universidad del Valle, 2010. p. 44

5.1.1. Antecedentes históricos de la PNCP de Colombia: una mirada sobre el proceso de apertura externa que experimentó la economía del país

Durante gran parte del siglo XX, Colombia adoptó un modelo económico endógeno, el cual se conoció con el nombre de "Industrialización por Sustitución de Importaciones" (ISI)[179]. Bajo un contexto global caracterizado por la grave crisis económica generada por la Gran Depresión y la Segunda Guerra Mundial, los países de América Latina diseñaron, junto con la asesoría de la CEPAL, una serie de políticas públicas orientadas al mercado doméstico, con el objetivo de impulsar y apalancar el desarrollo de la industria nacional. La estrategia ISI buscaba, por un lado, proteger el mercado local mediante la prohibición o limitación de las importaciones; y por el otro, brindar distintos incentivos gubernamentales para estimular económicamente al sector manufacturero. De esta forma, Estados como Colombia, decidieron imponer altos aranceles a los productos importados, al tiempo que otorgaron varios créditos subsidiados a las compañías locales.

En Colombia, el modelo de sustitución de importaciones permitió el crecimiento de las distintas empresas industriales dedicadas a la producción de alimentos, textiles y metalmecánica. Dicho dinamismo económico, aumentó la participación del sector industrial en el PIB nacional, ya que esta rama productiva pasó de representar el 13,0% del PIB en 1950, a más del 20,8% en 1980, demostrando de esta forma el avance que experimentó el país en esta materia[180]. No obstante, a pesar del buen desempeño que tuvo el sector manufacturero en aquellos años, la economía colombiana aún dependía fuertemente del cultivo del café, el cual llegó a representar, a inicios de la década de 1950, cerca del 78,5% de las exportaciones nacionales[181] (ver Cuadro 2). Este sistema económico comenzó a registrar, en los años 70, los primeros síntomas de agotamiento general, debido al sesgo anti-exportador que caracterizaba a tal modelo productivo, hecho que limitó seriamente la articulación económica de Colombia con otros mercados del mundo.

Este sesgo anti-exportador también limitó las compras de bienes intermedios y de capital que realizaban varias empresas nacionales en el exterior, lo cual dificultó la entrada de maquinaria y de equipos tecnológicos necesarios para el desarrollo de las distintas actividades industriales adelantadas por dichas compañías. Según Luis Beltrán[182], este panorama afectó la capacidad productiva de la economía local, provocando una fuerte caída en los índices de competitividad y eficiencia del mercado colombiano. Bajo un régimen económico que protegía a la producción nacional frente a la competencia extranjera, no se incentivó la introducción de nuevas técnicas y métodos productivos en el sector industrial del país, reduciendo de esta manera los niveles de calidad y de diversificación exportadora de la economía colombiana.

---

[179] LONDOÑO RENDÓN, Carlos Enrique. La apertura económica en Colombia. *Revista Pensamiento Humanista*. 1998, nro. 4, pp. 45

[180] AGUILAR, Luis Ignacio. Sustitución de importaciones y apertura económica. *Análisis Político*. 1991, nro. 13, pp. 80

[181] Ibid., p. 80-81

[182] BELTRÁN MORA, Luis Nelson. 20 años después del proceso de apertura económica: más mercados con poca diversificación exportadora. *Revista Civilizar de Empresa y Economía*. 2013, nro. 7, pp. 10-13

Cuadro 2. Periodización general de la estrategia de sustitución de importaciones en Colombia.

Periodo	Hechos históricos más destacados de la estrategia de sustitución de importaciones
Finales del siglo XIX hasta 1930	**-** La articulación del país con los mercados internacionales se basaba en el intercambio comercial de bienes primarios, tales como el café, el oro, el tabaco, la quina y el algodón.
	- Las autoridades nacionales decidieron aplicar una serie de aranceles a las importaciones. A la par, otorgaron amplios subsidios a determinadas empresas locales, con el objetivo de que éstas empezaran a producir las mercancías importadas. Sin embargo, la falta de maquinaria y de equipos adecuados, la poca mano de obra calificada y el reducido mercado interno, dificultaron el cumplimiento de tal objetivo gubernamental.
	- El Estado colombiano adoptó un modelo económico intervencionista y proteccionista, acorde con las tendencias globales de la época.
	- Se presenta una reducida demanda interna, lo cual dificultó la operación de las empresas manufactureras de la época. En suma, la economía nacional dependía fuertemente de los bienes primarios que producía el campo colombiano, limitando el fortalecimiento de otros sectores económicos.
1931-1950	**-** Se incrementa la explotación del cultivo del café, lo cual apalancó el crecimiento económico del país. A la par de este proceso, los centros urbanos de la nación incrementan su capacidad de compra, hecho que tuvo como consecuencia un aumento de la demanda interna. En aquella época, sólo el 38,7% de la población colombiana residía en espacios categorizados como urbanos[183].
	- Bajo el gobierno de Enrique Olaya Herrera (1930-1934), inicia la producción de petróleo a gran escala. En 1931, el Congreso de la República expidió la Ley 37, la cual dictaminó las normas generales para la exploración de hidrocarburos en el país.
	- El gobierno del presidente Enrique Olaya Herrera mantiene en un buen nivel las reservas internacionales del país, lo cual estimuló, de manera incipiente, el desarrollo de la industria nacional.
1951-1970	**-** Es considerado como el periodo de mayor dinamismo económico del modelo de sustitución de importaciones. En la década de 1950, el Estado colombiano eleva, por primera vez en 20 años, los aranceles a los productos importados. Durante este tiempo, las personas que vivían en los centros urbanos del país, ya representaban el 59,3% del total de la población[184]. Este rápido crecimiento demográfico de las ciudades, se presentó debido a dos fenómenos altamente interrelacionados: por un lado, la necesidad de mano de obra que tenían las industrias nacientes localizadas en dichos espacios; y, por el otro, el desplazamiento de miles de campesinos como resultado de la violencia que vivía el sector rural a raíz de la dispuesta bipartidista.
	- En este periodo, el Estado colombiano impulsó el desarrollo de la industria nacional a través de subsidios y acceso al crédito.

[183] AGUILAR, Luis Ignacio (1991). Op. Cit., p. 80
[184] Ibid., p. 80

Continuación del Cuadro 2.

Periodo	Hechos históricos más destacados de la estrategia de sustitución de importaciones
1971-1989	**-** Durante este periodo, el Estado colombiano decide establecer una articulación con los mercados internacionales que no dependa de productos primarios, en especial del café. Bajo esta premisa, las autoridades nacionales deciden aplicar varios subsidios a las exportaciones, con el objetivo de incrementar y diversificar, de manera progresiva, la estructura productiva del país.
	- El sistema proteccionista aún permanece durante este periodo, a pesar de los intentos de expresidentes como Alfonso López Michelsen (1974-1978), de "abrir" complemente el mercado nacional a los circuitos económicos globales.
1990	**-** Termina la estrategia de sustitución de importaciones. Las barreras establecidas por el Estado colombiano al comercio exterior, son eliminadas sistemáticamente a partir de la década de 1990, cuando la economía nacional entra en un fuerte proceso de apertura externa.

Fuente: Elaboración propia con base en LÓPEZ-HURTADO, Jonnathan. Incidencia de los periodos de Industrialización por Sustitución de Importaciones y de Apertura Económica en la generación de Ciencia, Tecnología e Innovación en Colombia. *Revista Nova ET-VETERA*. 2018. Vol. 4, nro. 41, pp. 3-4 & AGULAR, Luis Ignacio (1991). Op. Cit., p. 80-82

Según los planteamientos de López-Hurtado[185], el lento crecimiento de la demanda interna del país, limitó seriamente la vinculación de nuevas tecnologías a los procesos productivos, lo cual dificultó la modernización de la industria nacional, a pesar de los grandes beneficios tributarios que otorgaba el Estado colombiano a las compañías pertenecientes a dicho sector económico. Además de lo anterior, el financiamiento de tal modelo productivo, incrementó el gasto público de la nación, provocando una serie de déficits fiscales que devaluaron la moneda local, hecho que también produjo efectos inflacionarios a lo largo de la década de 1980[186]. Sin embargo, se debe mencionar que durante el gobierno del expresidente Carlos Lleras Restrepo (1966-1970), se trató de contrarrestar el carácter anti-exportador de la economía colombiana, a través de la expedición del Decreto Ley 444 de 1967, el cual buscaba fomentar las exportaciones por medio del famoso "Plan Vallejo"[187].

En términos generales, el "Plan Vallejo" permitió que las empresas ingresaran al país materias primas, insumos y bienes de capital "libres" de cualquier impuesto aduanero, a cambio de que éstas exportaran mercancías de igual valor monetario. No obstante, pese a la creación de este programa y de otros similares, el aparato productivo nacional aún tenía un fuerte carácter anti-exportador, lo cual originó bajas tasas de crecimiento económico a lo largo de los años 80. Se debe anotar que el presidente Alfonso López Michelsen (1974-1978), fue el primero en plantear la idea de abrir la economía a las fuerzas del mercado, bajo el argumento de que la estrategia de sustitución de importaciones no había tenido los resultados esperados, por lo que el Estado,

[185] LÓPEZ-HURTADO, Jonnathan (2018). Op. Cit., p. 5-7
[186] BELTRÁN MORA, Luis Nelson (2013). Op. Cit., p. 13-14
[187] PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 444 (22, marzo, 1967). Sobre régimen de cambios internacionales y de comercio exterior. Bogotá D.C.: Presidencia, 1967. 47 p.

según él, debía emprender una nueva ruta económica acorde con las necesidades del pueblo colombiano[188]. Sin embargo, tal propuesta no recibió el apoyo de los empresarios, ya que esta iniciativa neoliberal implicaba la eliminación total o parcial de los beneficios que éstos obtenían del modelo ISI.

De acuerdo con Luis Beltrán[189], el periodo de mayor crisis económica del modelo de sustitución de importaciones, se presentó a mediados de la década de 1980, cuando el país experimentó una drástica reducción en sus reservas internacionales, lo cual produjo un enorme hueco fiscal en las finanzas públicas de la nación. Ante este complejo panorama, los gobiernos de Belisario Betancur (1982-1986) y Virgilio Barco (1986-1990) solicitaron, cada uno, varios créditos al FMI y al BM, con el objetivo de inyectar capital a determinados sectores productivos de la economía nacional, y así impulsar y apalancar el crecimiento del mercado colombiano. En total, fueron tres préstamos que otorgaron tales entidades multilaterales al país: Jumbo (1984), Challenger (1988) y Concord (1990)[190]. El contexto anterior habrá de coincidir, además, con la crisis de la deuda externa que experimentaron los Estados latinoamericanos. En el caso de Colombia, por ejemplo, el FMI y el BM exigieron, como parte del proceso para la aprobación de los diferentes empréstitos solicitados, un ajuste profundo del modelo macroeconómico del país, el cual debía transitar hacia una estructura productiva más relacionada con el libre mercado.

Como resultado de estas negociaciones, el Estado aprueba el CONPES 2465 de 1990, el cual dio inicio al proceso de apertura externa de la economía colombiana. Bajo los planteamientos del famoso “Consenso de Washington”, el gobierno del expresidente Virgilio Barco impulsa un nuevo modelo económico orientado hacia el mercado internacional, con el objetivo de adaptar el aparato productivo local a las tendencias neoliberales de la globalización. En consecuencia, se expiden una serie de medidas macroeconómicas tendientes a reducir la intervención estatal en los temas asociados con el funcionamiento del mercado, así como también otras iniciativas que buscaban eliminar, de manera progresiva, las barreras arancelarias impuestas al comercio exterior, y facilitar así la entrada de mayores volúmenes de IED hacia el territorio nacional. En este sentido, el CONPES 2465 estableció como objetivos prioritarios la internacionalización de la economía colombiana y la diversificación de las exportaciones; proyectos que demandaban la construcción de políticas públicas encaminadas a la creación de *ventajas competitivas*[191].

De acuerdo con el CONPES 2465 de 1990[192], el “proceso de modernización económica” debía desarrollarse teniendo en cuenta cuatro parámetros fundamentales, a saber: “*la gradualidad*”, “*la sostenibilidad*”, “*la selectividad*” y “*la integralidad*”. En cuanto al primer criterio, el documento CONPES afirma que la apertura externa del mercado nacional debía ser un “proceso gradual”, en donde cada sector económico tendría el tiempo suficiente para adaptarse a las condiciones

---

188 LÓPEZ-HURTADO, Jonnathan (2018). Op. Cit., p. 6-7
189 BELTRÁN MORA, Luis Nelson (2013). Op. Cit., p. 14-15
190 Ibid., p. 12
191 COLOMBIA. CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL (1990). Op. Cit., p. 30-35
192 Ibid., p. 35-36

del mercado mundial. En segundo lugar, se encuentra el factor de *sostenibilidad*, el cual hacía énfasis en la creación de varias políticas macroeconómicas tendientes a solucionar los efectos negativos que el proceso de desregulación pudiese generar en el aparato productivo local[193].

En cuanto al criterio de *selectividad*, el documento CONPES menciona que la apertura externa del mercado colombiano debía tener en cuenta las particularidades de cada sector económico, así como también sus posibilidades de éxito frente a la competencia internacional. Por último, se encuentra el parámetro de *integralidad*, el cual comprometía al Estado a desarrollar distintos planes gubernamentales tendientes a contrarrestar los "efectos sociales negativos" resultantes del proceso de ajuste macroeconómico[194]. Estos factores, según el CONPES 2465, otorgarían viabilidad y seguridad al proceso de apertura externa emprendido por Colombia, facilitando de esta manera la transformación total del aparato productivo local. Una de las primeras acciones llevadas a cabo por el gobierno del presidente Virgilio Barco, fue la reducción de los aranceles a las importaciones, los cuales debían bajar del 18,0% al 7,0% en un periodo máximo de cinco años.

Con la llegada al poder de César Gaviria en 1990, el proceso de apertura externa se profundizo aún más, extendiéndose a otros sectores de la vida social colombiana. Durante el mandato de Gaviria, se promueven una serie de reformas que buscan "flexibilizar" y "modernizar" el aparato productivo nacional en temas financieros, cambiarios, laborales y externos[195], consolidando de esta manera la liberalización y desregulación de la economía local (ver Cuadro 3). Además de lo anterior, el gobierno impulsa la privatización sistemática de algunas empresas estatales, así como también implementa varias herramientas para disminuir los niveles de burocracia de las instituciones públicas. De igual forma, se debe mencionar el ambicioso plan de modernización física y tecnológica que diseñó la administración de turno – vías de conexión regional, puertos marítimos, terminales aéreas, redes eléctricas y de comunicaciones, etc. –, el cual tenía como objetivo crear un ambiente competitivo altamente atractivo para los inversionistas extranjeros.

Así mismo, el gobierno de César Gaviria (1990-1994) introdujo distintas reformas estructurales en el sector agrícola del país – dígase, por ejemplo, el desmonte de los precios de sustentación establecidos por el liquidado Instituto de Mercadeo Agropecuario (IDEMA)*, la eliminación total o parcial de los créditos subsidiados otorgados por medio de la extinta Caja Agraria, etc. –, las cuales debilitaron fuertemente a los pequeños y medianos campesinos. Varios autores afirman que el campo colombiano no tenía la "capacidad suficiente" para participar y competir en los mercados extranjeros, debido al "atraso" que en materia de infraestructura física y tecnológica enseñaba tal sector económico. En consecuencia, se generó una grave crisis social en el área rural del país, dejando a más de 230.000 campesinos sin empleo formal entre 1991 y 1993[196].

---

[193] Ibid., p. 35
[194] Ibid., p. 35-36
[195] BELTRÁN MORA, Luis Nelson (2013). Op. Cit., p. 15-16
(*) El *precio de sustentación* o "*precio mínimo*" busca proteger a los productores agrícolas de la variación de precios, de tal forma que se garantice, al menos, los costos de producción asociados a tales labores.
[196] LONDOÑO RENDÓN, Carlos Enrique (1998). Op. Cit., p. 47

Cuadro 3. Principales leyes macroeconómicas impulsadas en el proceso de apertura externa de la economía colombiana.

Norma	Fecha de expedición	Aspectos más importantes
Ley 45 de 1990 (Reforma financiera)	18 de diciembre de 1990	Esta ley tenía como objetivo facilitar y estimular la entrada de capitales extranjeros al país, lo cual permitió, además, la participación de agentes privados transnacionales en el sector bancario de Colombia. En términos generales, esta norma consolidó el proceso de reestructuración y modernización del sistema financiero colombiano.
Ley 49 de 1990 (Reforma tributaria)	28 de diciembre de 1990	Esta ley se estructuró en torno a tres grandes propósitos: en primer lugar, buscó incrementar el ahorro de la economía nacional a través del saneamiento fiscal; en segundo término, permitió un mayor desarrollo del mercado de capitales; y, por último, facilitó la repatriación de capitales en el exterior, los cuales fueron utilizados, en esa época, como una fuente importante de financiación para el proceso de reestructuración económica. Esta norma pretendió, además, fortalecer la administración tributaria y aduanera con el fin de aumentar los recaudos.
Ley 50 de 1990 (Reforma laboral)	28 de diciembre de 1990	En términos generales, la Ley 50 de 1990 tenía como objetivo flexibilizar el régimen laboral colombiano, bajo el supuesto de que tal proceso permitiría alcanzar una mayor competitividad económica, lo cual se reflejaría, por un lado, en un incremento sostenido de la inversión extranjera en el país; y, por el otro, en la creación de más empleos de calidad. En consecuencia, esta norma eliminó, por ejemplo, la retroactividad de las cesantías, la acción de reintegro tras diez años de trabajo, la pensión-sanción, etc. De igual forma, esta norma, junto con la Ley 100 de 1993, creó y fortaleció los fondos privados de pensiones y de salud.
Ley 1 de 1991 (Nuevo estatuto portuario)	Enero 10 de 1991	Esta ley reorganiza el sector portuario del país, liquidando a la empresa estatal Colpuertos. Además de lo anterior, esta norma permite la participación activa del sector privado en las actividades portuarias, a través del otorgamiento de concesiones por parte del Estado.
Ley 7 de 1991 (Ley Marco de Comercio Exterior)	Enero 16 de 1991	Uno de los propósitos de esta ley, era impulsar la modernización del sector industrial del país, a través de un nuevo modelo productivo orientado hacia los mercados globales. Esta norma afirma que el comercio exterior es uno de los ejes más importantes del crecimiento económico, por lo que resulta necesario avanzar en la internacionalización de la economía colombiana. En este sentido, la Ley 7 se encuentra integrada por varias medidas que buscan promover las exportaciones, tales como subsidios a las empresas, beneficios tributarios, etc. Así mismo, esta norma reestructuró el régimen franco del país, al permitir la creación de zonas francas de carácter privado. Esta ley crea varias instituciones públicas tendientes a facilitar la internacionalización de la economía colombiana, destacándose las siguientes: el Ministerio de Comercio Exterior, el Consejo Superior de Comercio Exterior, el Banco de Comercio Exterior (Bancoldex) y un Fondo de Modernización Económica.

Continuación del Cuadro 3.

Norma	Fecha de expedición	Aspectos más importantes
Ley 9 de 1991 (Reforma cambiaria)	Enero 17 de 1991	Esta ley consolida el proceso de apertura externa de la economía colombiana, al eliminar las barreras arancelarias y financieras impuestas al comercio internacional de bienes y servicios. Así mismo, impulsa la creación y utilización de nuevos instrumentos financieros para el crecimiento de las exportaciones, autoriza la tenencia de divisas extranjeras por parte de personas particulares, permite que entidades bancarias diferentes al Banco de la República realicen operaciones con dólares, entre otros temas.

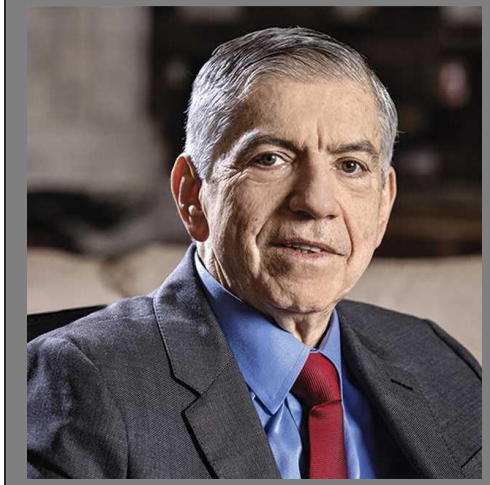
Fuente: Elaboración propia con base en LONDOÑO RENDÓN, Carlos Enrique (1998). Op. Cit., p. 47; AGUILAR, Luis Ignacio (1991). Op. Cit., p. 83-84; COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 45. (18, diciembre, 1990). Por la cual se expiden normas en materia de intermediación financiera, se regula la actividad aseguradora, se conceden unas facultades y se dictan otras disposiciones. Bogotá, D.C.: Congreso, 1990. 31 p. & _____. Ley 9. (17, enero, 1991). Por la cual se dictan normas generales a las que deberá sujetarse el Gobierno Nacional para regular los cambios internacionales y se adoptan medidas complementarias. Bogotá, D.C.: Congreso, 1991. 10 p.

Se debe anotar que durante el gobierno del expresidente César Gaviria, se aprobó el CONPES 2652 de 1993[197], el cual tenía como objetivo principal la modernización del sector industrial de Colombia. En dicho documento, el Estado adquiere la responsabilidad de construir un entorno macroeconómico más competitivo e innovador, cuya capacidad operativa permita incentivar la inversión privada y la productividad. Para lograr tal meta gubernamental, el CONPES propone desarrollar la infraestructura física y tecnológica del país, a través del fortalecimiento del sector empresarial y académico, en un claro ejercicio de concertación público-privada. En este orden de ideas, se puede plantear que el CONPES 2652 trata de elaborar un marco institucional para promover la cooperación estratégica entre los diferentes agentes económicos que hacen parte de la sociedad, bajo la premisa de que tal proceso ayudaría a incrementar, de forma sostenida, los índices de competitividad asociados con el aparato productivo nacional.

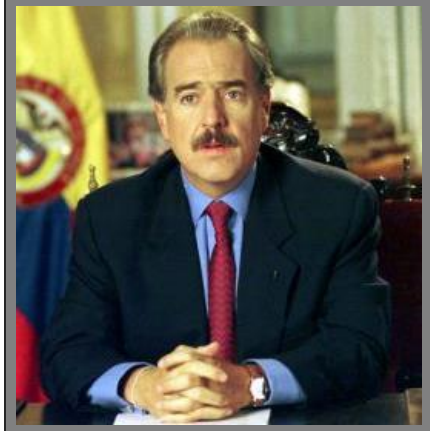
Ahora bien, las leyes macroeconómicas descritas en el Cuadro 3, fueron complementadas con una serie de políticas de competitividad, con la finalidad de profundizar el proceso de apertura externa emprendido por Colombia. De esta forma, cada gobierno ha definido, desde la década de 1990, distintos programas estratégicos tendientes a mejorar la participación del país en los flujos transfronterizos de bienes, servicios, capitales y factores de producción que caracterizan a la economía global. En este orden de ideas, el siguiente cuadro presenta una síntesis de las múltiples iniciativas de tipo “meso” o “sectoriales” que han promovido los diferentes gobiernos de Colombia, resaltando los aspectos más importantes de tales proyectos.

[197] COLOMBIA. CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. Documento 2652 (29, abril, 1993). Acciones para la modernización industrial. Bogotá, D,C.: CONPES, 1993. 41 p.

Cuadro 4. Principales políticas de competitividad emprendidas en Colombia entre 1990 y 2008.

Gobierno de turno	Plan de Desarrollo	Políticas de competitividad impulsadas
 **César Gaviria Trujillo (1990-1994)**	**"*La Revolución Pacífica*"** Este plan de desarrollo impulsó la apertura económica que había comenzado el gobierno de Virgilio Barco. Así mismo, este plan realizó gran parte de las reformas sociales y económicas planteadas en la recién aprobada Constitución Política de 1991.	Bajo la administración del expresidente César Gaviria, se contrataron, a través del liquidado Instituto para el Fomento Industrial (IFI), siete estudios sobre la competitividad sectorial de Colombia con la firma Monitor Group. Los sectores económicos seleccionados para la investigación, fueron, en su orden, la petroquímica, flores, marroquinería, textiles, frutales, industria gráfica y metalmecánica.
		Aunque los estudios Monitor proponían significativas reformas y cambios transversales en los sectores económicos estudiados, éstos no fueron implementados en su mayoría. No obstante, el enfoque de "*cadenas productivas*" que tenían estos estudios, se comenzó a utilizar en las políticas públicas posteriores.
		Se plantearon importantes reformas institucionales tendientes a mejorar el capital humano del país. En este sentido, se destaca la reestructuración del SENA y la expedición de la Ley de Ciencia y Tecnología de 1990, la cual promovía la tecnificación de la mano de obra y el fortalecimiento de la labor investigativa.
		Las zonas francas fueron consideradas como *plataformas de competitividad* necesarias para la atracción y captación de mayores flujos de IED. Durante la administración de César Gaviria, se permitió la privatización progresiva de estos establecimientos.
 **Ernesto Samper Pizano (1994-1998)**	**"*El Salto Social*"** Este plan de desarrollo creó el Consejo Nacional de Planeación, el cual permitió la participación de la sociedad civil y de las regiones en el proceso de construcción de políticas de planificación y ordenamiento territorial. Así mismo, este plan constituyó la red del Sisbén.	La administración del expresidente Ernesto Samper, impulsó la construcción de una estrategia integral de competitividad, con el objetivo de fomentar una cultura exportadora basada en la diversificación productiva. Para ello, se promovieron los Acuerdos Sectoriales de Competitividad (ASC), los cuales se convirtieron en espacios de concertación público-privada, cuya operación permitió la formulación de políticas públicas tendientes a mejorar los índices de productividad de algunos sectores económicos, tales como los textiles, la metalmecánica, la siderurgia, etc.
		Se creó el Consejo Nacional de Competitividad (CNC), el cual tenía como objetivo coordinar todas las acciones gubernamentales relacionadas con la estrategia integral de competitividad. Así mismo, se aprobó el CONPES 2739 de 1994 que estableció la Política Nacional de Ciencia y Tecnología, la cual fue complementada, años más tarde, con la creación del "Consejo de Sabios".
		Se estableció el "Plan Estratégico Exportador", el cual tenía como objetivo central el incremento y la diversificación de la oferta exportable del país. Además de lo anterior, esta iniciativa buscaba atraer mayores flujos de IED hacia el territorio nacional, a través del otorgamiento de excepciones tributarias a las compañías extranjeras.

Continuación del Cuadro 4.

Gobierno de turno	Plan de Desarrollo	Políticas de competitividad impulsadas
 **Andrés Pastrana Arango (1998-2002)**	**"*Cambio para construir la paz*"** El principal objetivo de este plan fue la paz, debido a las negociaciones que adelantó este gobierno con las FARC. En temas económicos, este plan hacía énfasis en la promoción de las exportaciones como eje central del crecimiento económico.	Al igual que en las administraciones anteriores, el gobierno del expresidente Andrés Pastrana fomentó e impulsó las exportaciones nacionales, las cuales adquirieron un papel determinante en el crecimiento económico del país. Para cumplir tal meta gubernamental, el gobierno fortaleció el "Plan Estratégico Exportador" creado en la administración de Ernesto Samper. Gracias a este programa, el Estado tenía la capacidad de formular distintas políticas sectoriales tendientes a mejorar la diversificación de la oferta exportable de Colombia.
		Además de lo anterior, el gobierno del expresidente Andrés Pastrana creó la "Red Colombia Compite"; entidad que se encargó, entre otras cosas, de la coordinación de las distintas políticas de competitividad definidas tanto a nivel nacional como regional.
		Bajo esta administración, se propuso la primera Política Nacional para la Productividad y la Competitividad (PNPC), la cual se materializó a través de los Comités Asesores Regionales de Comercio Exterior (CARCES). Gracias a este marco institucional, nacen las cadenas productivas en Colombia, constituyéndose en un antecedente de la estrategia clúster.
		En esta administración también se constituyó la Red de Jóvenes Emprendedores y Exportadores, estrategia coordinada por el SENA. El objetivo de esta iniciativa, era "crear" una nueva generación de empresarios orientados a producir para el mercado externo. Para ello, se modificó el marco jurídico de las MiPymes, flexibilizando los requisitos legales para la formalización de cualquier emprendimiento.
 **Álvaro Uribe Vélez (2002-2006)**	**"*Hacia un Estado comunitario*"** Este plan de desarrollo se estructuró en torno a cuatro pilares, a saber: la seguridad democrática, el crecimiento económico sostenible, la equidad social y la eficiencia del Estado.	El primer periodo presidencial de Álvaro Uribe Vélez, estuvo marcado por el inicio de las negociaciones del TLC con Estados Unidos. En este contexto, y con miras a preparar el aparato productivo nacional a las condiciones y exigencias del mercado estadounidense, el Departamento Nacional de Planeación (DNP) desarrolló el proyecto de la "Agenda Interna" (AI) a través del documento CONPES 3297 de 2004.
		El objetivo principal de la AI era definir, a través de la concertación público-privada, acciones y proyectos tendientes a mejorar la competitividad del aparato productivo nacional. Estos planes buscaban, además, "dotar" al mercado colombiano de las condiciones necesarias para enfrentar los desafíos de la integración económica con Estados Unidos. En este sentido, la AI, en cada región del país, impulsó el diseño y la ejecución de una diversidad de proyectos estratégicos: desde la construcción de nuevas vías de conexión regional, hasta políticas públicas de investigación científica.
		La construcción de las agendas internas regionales implicaba la participación activa del sector privado, el gobierno nacional, las administraciones locales, las centrales obreras y la academia. En 2005, se crea la Alta Consejería Presidencial para la Competitividad y la Productividad.

Continuación del Cuadro 4.

Gobierno de turno	Plan de Desarrollo	Políticas de competitividad impulsadas
 **Álvaro Uribe Vélez (2006-2010)**	***"Estado comunitario: desarrollo para todos"*** El segundo periodo presidencial de Álvaro Uribe Vélez, se estructuró en torno a dos grandes temas: la seguridad democrática y la renovación del Estado para reducir el gasto público. En temas económicos, el plan de desarrollo tenía como eje central la promoción de la inversión extranjera, a través de nuevos sectores económicos, tales como los servicios globales de tercerización (BPO, ITO y KPO), la producción de bioetanol, etc.	En agosto de 2006, se aprobó el documento CONPES 3439, el cual realizó un diagnóstico de la PNPC establecida desde la administración del expresidente Andrés Pastrana. De igual forma, este documento evaluó, a través de una serie de datos macroeconómicos y sociales, los resultados de las "agendas internas" elaboradas por la mayoría de los departamentos del país. Gracias a este ejercicio de revisión, se identificaron, por ejemplo, serias dificultades institucionales para la coordinación de las distintas políticas de competitividad formuladas por el gobierno central y las autoridades municipales. Así mismo, se observó una baja participación del sector privado en los procesos de diseño y ejecución de los múltiples proyectos definidos para mejorar los índices de competitividad del mercado colombiano. En suma, la nación no había desarrollado un sistema eficiente de evaluación y seguimiento de dichos planes sectoriales; hecho que dificultaba el reconocimiento de aquellas estrategias mal ejecutadas.
		El CONPES 3439 propone, además, la creación de un Sistema Nacional de Competitividad (SNC), integrado por los siguientes órganos institucionales: la Comisión Nacional de Competitividad (CNC), la Coordinación Nacional de Comisiones Regionales (CNCR) y la Secretaría Técnica Mixta liderada por el DNP y el sector privado. De igual forma, el CONPES 3439 de 2006 le asignó a cada entidad del SNC, una serie de funciones y tareas específicas, con el objetivo de superar los problemas de coordinación existentes entre los distintos agentes sociales partícipes de tales procesos. Esta propuesta fue finalmente recogida en el Decreto 2828 de 2006, el cual le dio "vida jurídica" al SNC.
		El surgimiento del SNC hace que el sector privado colombiano se organice en el Consejo Privado de Competitividad (CPC), el cual inició operaciones en el 2006. Esta institución, conformada por el sector empresarial y la academia, tiene como objetivo principal contribuir al mejoramiento de la competitividad y la productividad del mercado nacional, a través del diseño, la promoción y la formulación de distintas políticas públicas relacionadas con el tema en cuestión.
		En el año 2008, y tras un arduo proceso institucional, se aprueba el CONPES 3527 que estableció la Política Nacional de Competitividad y Productividad (PNCP); tema que se desarrollará en el subíndice 5.1.2.

Fuente: Elaboración propia con base en CASTRO, Felipe. 20 años de políticas de competitividad en Colombia. Bogotá: Fedesarrollo, 2013. p. 19-27; COLOMBIA. CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. Documento 3297 (26, julio, 2004). Agenda Interna para la productividad y la competitividad: metodología. Bogotá, D.C.: CONPES, 2004. 23 p. & ___. Documento 3439 (14, agosto, 2006). Institucionalidad y principios rectores de política para la competitividad y productividad. Bogotá, D.C.: CONPES, 2006. 41 p.

Desde la apertura externa del mercado nacional, cada gobierno de turno ha definido una serie de políticas de competitividad, con el objetivo de asegurar y mejorar la participación del país en los flujos transfronterizos de la economía global. A pesar de que tales iniciativas han tenido distintos enfoques, estructuras y nombres, todas ellas van encaminadas a fortalecer los índices de competitividad asociados con el aparato productivo local. De acuerdo con Felipe Castro[198], las medidas implementadas a partir de la década de 1990, han abarcado varios temas de gran interés nacional: desde programas de ciencia y tecnología que buscan fomentar la innovación, hasta la formación de "*cadenas productivas*" o "*clústeres de categoría mundial* " que pretenden aprovechar los procesos de integración económica impulsados por la globalización. Bajo estos supuestos, el gobierno del entonces presidente Álvaro Uribe Vélez, aprueba el CONPES 3527 de 2008, el cual estableció la PNCP; documento que se ha convertido, en efecto, en el principal instrumento con el que cuenta el país para lograr una buena inserción a los mercados globales.

5.1.2. Una caracterización general de la PNCP

De acuerdo con el CONPES 3527 de 2008[199], la PNCP tiene como objetivo principal establecer una serie de lineamientos estratégicos que permitan la transformación productiva de Colombia. Para lograr lo anterior, tal política propone aumentar, en un periodo de 24 años, los indicadores de competitividad asociados con el mercado nacional, a través de una "economía exportadora" de bienes y servicios de alto valor agregado. En suma, la PNCP plantea la necesidad de crear un "ambiente de negocios" que incentive la inversión local y extranjera; situación que ayudará a reducir, según el CONPES 3527, las cifras de pobreza que posee el país. Se debe mencionar que la PNCP tiene, como cualquier política de Estado, una "visión de largo plazo", ya que está diseñada para "ejecutarse" hasta el año 2032; fecha en la cual Colombia debería estar dentro del top 3 de las naciones más competitivas de América Latina[200].

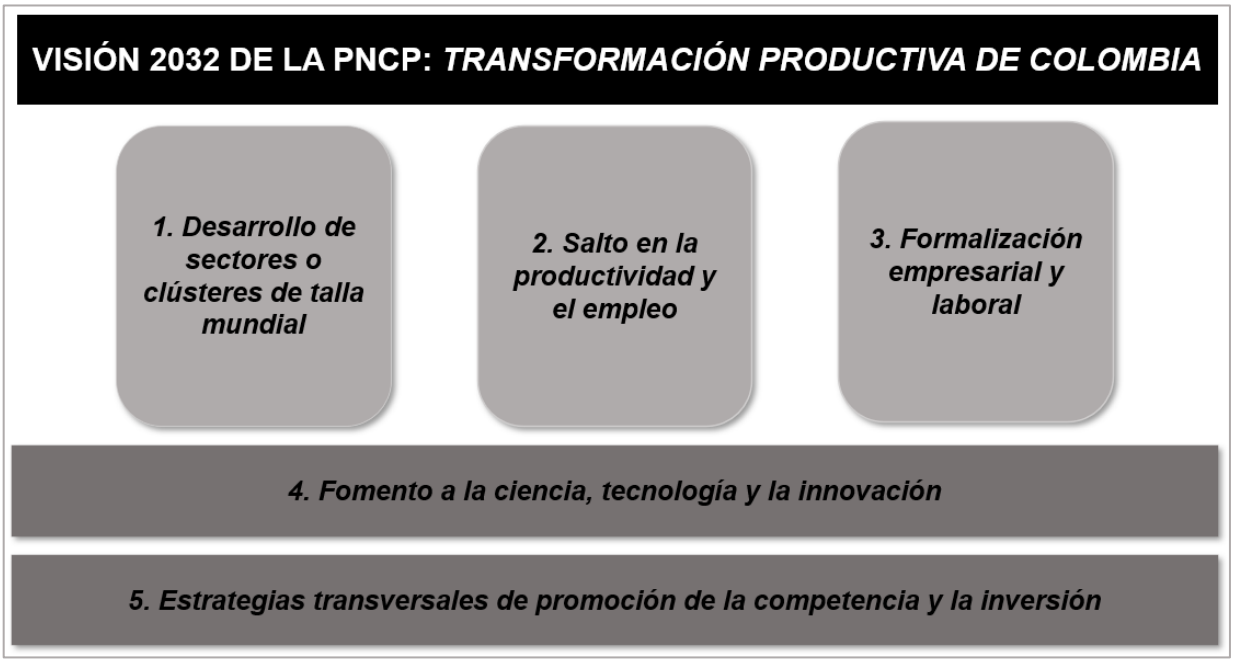
En este sentido, la PNCP busca incrementar la competitividad del aparato productivo nacional, lo cual permitirá mejorar la participación del país en las dinámicas transfronterizas que impulsa la globalización de la economía. De hecho, el CONPES 3527 expresa que uno de los objetivos de la PNCP, es mejorar la posición de Colombia en las listas anuales sobre competitividad que publican entidades globales como el Foro Económico Mundial (WEF, por sus siglas en inglés) y el Institute for Management and Development (IMD). Como se mencionó en el apartado 2.4. de esta investigación, el WEF y el IMD desarrollan los rankings "Global Competitiveness Index" (GCI) y "World Competitiveness Yearbook" (WCY) respectivamente, los cuales analizan varios parámetros relacionados con la competitividad de los Estados – dígase, por ejemplo, la calidad de la educación superior, la complejidad del mercado financiero, la infraestructura vial y digital, la eficiencia de las instituciones públicas, entre otros aspectos –[201].

---

[198] CASTRO, Felipe (2013). Op. Cit., p. 19
[199] COLOMBIA. CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. Documento 3527 (23, junio, 2008). Política Nacional de Competitividad y Productividad. Bogotá, D,C.: CONPES, 2008. 87 p.
[200] Ibid., p. 10
[201] LOMBANA, Jahir & ROZAS GUTIÉRREZ, Silvia (2009). Op. Cit., p. 7-8

Para el año 2008, Colombia ocupaba el puesto 69 en el ranking GCI; mientras que en el WCY, se encontraba en la posición 41[202]. Para mejorar tales datos, la PNCP estableció cinco grandes pilares o ejes de trabajo que permitirán, según el CONPES 3527, incrementar la competitividad del aparato productivo nacional. Dichos pilares son, en su orden, **1)** *desarrollo de clústeres de talla mundial*; **2)** "*salto*" *en la productividad y el empleo*; **3)** *formalización empresarial y laboral*; **4)** *fomento a la ciencia*, *tecnología y la innovación*; y **5)** *estrategias transversales de promoción de la competencia y la inversión* (ver Figura 9). Estos ejes temáticos hacen que la PNCP tenga una estructura interna adecuada y coherente, facilitando de esta forma el diseño y la ejecución de los distintos proyectos público-privados que se definan para cumplir la visión del documento CONPES 3527.

Figura 9. Pilares estratégicos de la PNCP.



Fuente: Modificado de COLOMBIA. CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. Documento 3527 (2008). Op. Cit., p. 11

En cuanto al primer pilar de la PNCP, éste hace énfasis en la necesidad de construir "*clústeres productivos de talla mundial*", los cuales permitan una mayor participación de Colombia en las dinámicas transnacionales de la economía global. El documento CONPES 3527 reconoce que el crecimiento económico del aparato productivo estatal, está en función de su capacidad para insertarse adecuadamente a los mercados internacionales; situación que demanda, entre otras cosas, nuevos instrumentos de asociatividad, complementariedad e innovación productiva que

[202] COLOMBIA. CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. Documento 3527 (2008). Op. Cit., p. 12

generen diferentes redes empresariales de cooperación, integración y desarrollo científico. De ahí, la importancia que ha adquirido la estrategia clúster en las últimas décadas, debido a que impulsa procesos de especialización productiva al interior de los territorios locales[203]. Además de lo anterior, la PNCP establece seis ejes de trabajo para el desarrollo de este primer pilar de competitividad; éstos son, en su orden, **a)** *atracción de inversiones*; **b)** *regulación flexible para la inversión extranjera*; **c)** *diálogo público-privado*; **d)** *profundización de los acuerdos de ámbito comercial*; **e)** *simplificación de la regulación del comercio exterior*; y **f)** *promocionar a Colombia como destino turístico de categoría mundial*[204].

Se debe anotar que cada pilar de la PNCP, cuenta con un plan de acción determinado, el cual se constituye en la hoja de ruta que permite cumplir los objetivos de competitividad formulados en el documento CONPES 3527. En el caso del primer pilar descrito con anterioridad, su plan de acción propone una serie de iniciativas que buscan, por un lado, adaptar el marco normativo colombiano a las tendencias globales, con el fin de flexibilizar los requisitos legales que deben cumplir los inversionistas transnacionales; y, por el otro, profundizar los acuerdos comerciales que el país ha firmado con otros Estados-nación, con la perspectiva de impulsar y mejorar los procesos de integración económica de carácter planetario[205]. Para lograr tales metas, la PNCP plantea promocionar y fortalecer plataformas logísticas e industriales como las zonas francas, las cuales facilitan la formación de clústeres empresariales de actividad transnacional; aspecto que favorece la inserción global de Colombia a los flujos transfronterizos que caracterizan a la economía contemporánea.

El plan de acción del primer pilar caracterizado con anterioridad, también plantea la necesidad de profundizar los acuerdos comerciales que el país ha firmado con otras naciones del planeta. De hecho, la PNCP expone la importancia que tiene para la economía colombiana, consolidar y fortalecer los procesos de integración funcional con los países de Asia-Pacífico, debido a las "alianzas empresariales" que se pueden constituir gracias a tales convenios multilaterales. Así mismo, el documento CONPES 3527 "exhorta" a los distintos gobiernos de turno, a establecer acuerdos comerciales con los Estados latinoamericanos localizados en la Cuenca del Pacífico, con la finalidad de mejorar la cooperación regional del "subcontinente". De ahí, que Colombia, junto con México, Chile y Perú, haya impulsado, en el año 2011, la conformación de la "Alianza del Pacífico".

Se debe anotar que el pilar "*clústeres de talla mundial*", es profundizado posteriormente por el CONPES 3678 de 2010[206], el cual estableció el Programa de Transformación Productiva (PTP) del mercado local. Este documento, que es considerado como un "complemento" de la PNCP,

---

[203] CASTRO, Felipe (2013). Op. Cit., p. 32-33
[204] COLOMBIA. CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. Documento 3527 (2008). Op. Cit., p. 22
[205] Ibid., p. 22-24
[206] COLOMBIA. CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. Documento 3678 (21, julio, 2010). Política de Transformación Productiva: un modelo de desarrollo sectorial para Colombia. Bogotá, D.C.: CONPES & DNP, 2010. 24 p.

busca desarrollar sectores económicos que tengan un alto potencial de crecimiento y que, por tanto, posean una demanda creciente en los mercados globales. En este sentido, el CONPES 3678 definió ocho sectores productivos que reúnen los requisitos anunciados con anterioridad; éstos son, en su orden, **1)** *industria de autopartes y vehículos*; **2)** *servicios de tercerización de carácter global* (BPO, ITO y KPO); **3)** *cosméticos y productos de aseo*; **4)** *sector energético*; **5)** *industria de la comunicación gráfica*; **6)** *software y tecnologías de la información*; **7)** *turismo de salud*; y, por último, **8)** *sector textil*, *confección*, *diseño* y *moda*. En términos generales, el PTP tiene como finalidad mejorar la internacionalización de la economía colombiana, a través de la modernización y transformación del aparato productivo, lo cual permitirá, por ejemplo, que las ganancias potenciales de los TLC se materialicen y tengan impacto en los datos de crecimiento económico y generación de empleo[207].

En cuanto al segundo pilar de la PNCP denominado "*salto en la productividad*", se puede decir que éste tiene como principal objetivo mejorar la capacidad de inserción global de las distintas compañías que se encuentran ubicadas dentro del territorio nacional. Según el CONPES 3257, tal proceso permitiría, por un lado, incrementar los puestos de trabajo en el país; y, por el otro, convertir a Colombia en un destino cada vez más atractivo para los inversionistas extranjeros. Además de lo anterior, se debe mencionar que este pilar también cuenta con un plan de acción, el cual gira en torno a cuatro grandes ejes de trabajo, a saber: **a)** *apoyo al emprendimiento*; **b)** *productividad y crecimiento*; **c)** *mejoramiento de la infraestructura física y tecnológica del país*; y **d)** *promoción de nuevos mecanismos de financiación para impulsar proyectos productivos*[208]. Ahora bien, el tercer pilar de la PNCP (ver Figura 9), tiene como objetivo aumentar los índices de formalización empresarial de la nación, a través de estrategias que incluyen desde cambios a la normativa para facilitar la creación de empresas, hasta el establecimiento de determinados incentivos tributarios para aquellos que formalicen sus emprendimientos.

El cuarto pilar de la PNCP, hace énfasis en la necesidad de promover la ciencia, la tecnología y la innovación en el aparato productivo nacional. Para lograr dicho objetivo, el CONPES 3527 propone fortalecer las alianzas público-privadas establecidas entre la academia, las empresas y el Estado, ya que estos espacios de concertación tienen la capacidad operativa para construir extensas redes de innovación y desarrollo tecnológico; particularidad que ayudaría a impulsar, de forma progresiva, los procesos de modernización y transformación del mercado local. Ahora bien, en cuanto al quinto pilar de la PNCP, se puede decir que éste se encuentra asociado con las estrategias transversales de seguridad, justicia y democracia que debe tener cualquier país en la actualidad, y que brindan un ambiente de estabilidad social y política a los inversionistas. Como se mencionó con anterioridad, el CONPES 3527 define diferentes planes de acción para cada pilar de la PNCP, con el fin de facilitar el desarrollo de los proyectos formulados. En este sentido, el Cuadro 5 presenta un resumen general de tales planes estratégicos[209].

---

[207] Ibid., p. 1-2
[208] COLOMBIA. CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. Documento 3527 (2008). Op. Cit., p. 27-29
[209] Ibid., p. 2-3

Cuadro 5. Planes de acción sectoriales o políticas "*meso*" de la PNCP.

Plan de acción	Entidad responsable de su ejecución	Descripción general del plan de acción sectorial
1. Sectores de clase mundial	Ministerio de Comercio, Industria y Turismo Banco de Comercio Exterior (Bancoldex)	Este plan de acción busca desarrollar, de forma progresiva, sectores económicos de alto valor agregado, que permitan modernizar y transformar la base productiva y exportable de la nación. Así mismo, este plan pretende crear un ambiente económico más competitivo; propuesta que demanda, entre otras cosas, importantes reformas al marco normativo colombiano. De igual forma, este eje estratégico hace énfasis en la necesidad de profundizar los acuerdos o tratados de libre comercio que ha firmado el país con otros Estados.
2. Salto en la productividad y el empleo	Ministerio de Comercio, Industria y Turismo	Este plan busca, por un lado, mejorar la inserción global de las compañías que se encuentran localizadas en el país; y, por el otro, fortalecer las MiPymes que operan en la nación, con el objetivo de que éstas puedan ofrecer más puestos de trabajo.
3. Competitividad en el sector agropecuario	Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural	Este plan tiene como objetivo principal mejorar la competitividad y eficiencia de los sistemas de producción agropecuaria del país. Así mismo, busca que las empresas del sector tengan acceso a los mercados internacionales. Este plan contempla, además, medidas para incrementar las inversiones en el campo, aumentar los ingresos de los agricultores, entre otros aspectos.
4. Formalización empresarial	Ministerio del Trabajo Cámaras de Comercio	Este plan tiene como objetivo principal incrementar la formalización empresarial en el país, a través de una serie de medidas que incluyen desde flexibilizar los requisitos legales para crear empresa, hasta asesorías para que las personas comiencen el proceso de formalización de sus emprendimientos.
5. Formalización laboral	Ministerio del Trabajo	Este plan de acción busca promover la formalización laboral en el país; así mismo pretende garantizar condiciones de trabajo dignas para los colombianos.
6. Ciencia, tecnología e innovación	Colciencias (hoy Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación) Universidades y centros de investigación independientes	Este plan de acción se articula con la Política Nacional de Fomento a la Investigación y la Innovación. El principal objetivo de este eje estratégico, es crear las condiciones necesarias para que el conocimiento sea un "*instrumento de desarrollo socioeconómico*". En términos generales, este plan está encaminado a fortalecer las capacidades de generación, uso y transferencia de conocimientos aplicables al sector productivo colombiano.

Continuación del Cuadro 5.

Plan de acción	Entidad responsable de su ejecución	Descripción general del plan de acción sectorial
7. Educación y competencias labores	Ministerio de Educación Nacional SENA y universidades del país	Este plan de acción busca transformar los sistemas educativos de Colombia, con el objetivo de aumentar los niveles de competitividad del capital humano del país. Este plan contempla, además, varias acciones estratégicas, las cuales incluyen desde fortalecer la educación técnica, tecnológica y superior de la nación, hasta la creación de programas educativos tendientes a mejorar las capacidades comunicativas en inglés de la población infantil y juvenil.
8. Infraestructura de minas y energía	Ministerio de Minas y Energía	De acuerdo con el CONPES 3527, este sector productivo es fundamental para la economía nacional, debido a que proporciona la energía eléctrica y los combustibles fósiles que requieren las demás actividades económicas para su adecuado funcionamiento. En este sentido, la PNCP formula una serie de ejes estratégicos para el fortalecimiento de este sector, los cuales van encaminados a sostener y aumentar las inversiones locales y extranjeras en tal campo de la economía nacional.
9. Infraestructura de logística y transporte	Ministerio de Transporte Departamento Nacional de Planeación (DNP) Consejo Privado de Competitividad (CPC)	Este plan de acción busca solucionar las deficiencias identificadas en la financiación de proyectos de infraestructura, para lo cual la PNCP propone atraer mayor inversión privada para cubrir los déficits existentes. Así mismo, esta estrategia busca diseñar y ejecutar más proyectos de infraestructura vial, aeroportuaria, férrea, etc., con la finalidad de aumentar la conectividad del país; aspecto que tendría un impacto positivo en la competitividad del aparato productivo nacional.
10. Profundización financiera y asignación eficiente del ahorro	Ministerio de Hacienda y Crédito Público	Este plan de acción busca diseñar políticas públicas tendientes a contrarrestar las fallas del mercado financiero que dificultan el acceso a créditos por parte de las empresas e individuos particulares.
11. Simplificación tributaria	Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) Ministerio de Hacienda y Crédito Público	Este plan de acción busca fortalecer la DIAN y optimizar los procesos de recaudo tributario existentes. Así mismo, pretende crear una serie de lineamientos de trabajo para lograr la simplificación tributaria, a través de la implementación de servicios electrónicos de última tecnología que permitan una mejor administración tributaria y aduanera en el país. Por último, este plan también tiene como objetivo penalizar la evasión fiscal.

Continuación del Cuadro 5.

Plan de acción	Entidad responsable de su ejecución	Descripción general del plan de acción sectorial
12. Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC)	Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones	Este plan de acción busca que los habitantes del país mejoren el uso que hacen de las TIC. Para la ejecución de este objetivo, se requiere de la coordinación interinstitucional de varias entidades del gobierno, así como también del sector privado, la academia, los centros de investigación independientes y la sociedad civil.
13. Cumplimientos de contratos	Consejo Superior de la Judicatura Ministerio de Comercio, Industria y Turismo Ministerio del Interior Ministerio de Justicia	Este plan de acción tiene como objetivo principal la adecuación y modernización de los modelos de gestión del sistema jurídico. Este plan no sólo pretende optimizar y modernizar el sector judicial, sino que también busca mejorar la prestación del servicio, a través de estrategias encaminadas a aumentar, por ejemplo, la capacidad de respuesta de los despachos judiciales, incrementar el acceso a la justicia por medio de la eliminación de barreras procesales y burocráticas, etc.
14. Sostenibilidad ambiental como factor de la competitividad	Alta Consejería Presidencial para la Competitividad Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible DNP	Este plan de acción está conformado por una serie de lineamientos generales relacionados con algunos temas de carácter ambiental. En este sentido, se propone, por ejemplo, la integración de consideraciones ambientales en los procesos de planificación y ordenamiento territorial que realizan las autoridades nacionales y municipales. De igual forma, el CONPES 3527 hace énfasis en la necesidad de aprovechar, de forma sostenible, los recursos naturales del país.
15. Fortalecimiento institucional de la competitividad	Sistema Nacional de Competitividad (SNC) - hoy Sistema Nacional de Competitividad, Ciencia y Tecnología -	Este plan de acción consiste en formalizar institucionalmente algunos aspectos del SNC, con el objetivo de garantizar un funcionamiento más coordinado y eficiente. De igual manera, este plan formula una propuesta para la consolidación de la transversalidad del sistema, con la finalidad de organizar y administrar todas las acciones que en materia de competitividad realicen las diferentes entidades del Estado.

Fuente: Elaboración propia con base en COLOMBIA. CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. Documento 3527 (2008). Op. Cit., p. 21-87

En este punto, se hace necesario abordar, de una forma breve, los principales resultados que han tenido las distintas políticas de competitividad ejecutadas por el Estado colombiano desde la década de 1990. Como producto de la apertura externa de la economía local, la composición del PIB, por ejemplo, ha cambiado profundamente a lo largo de estos 32 años. En este sentido, sectores económicos como los servicios financieros y las actividades minero-energéticas, han adquirido un "papel protagónico" en el aparato productivo nacional, ya que estos representan, según cifras del DANE publicadas en el 2019[210], el 19,9% y el 10,8% del PIB respectivamente. En 1992, estos dos mismos sectores, tenían una participación en el PIB cercana al 17,9% y al 5,3%[211], lo cual deja en evidencia el crecimiento económico que vienen experimentando dichas actividades. Ahora bien, en cuanto a las labores agropecuarias y manufactureras, el panorama es diferente. Estos dos sectores pasaron de representar el 15,8% y el 14,9% del PIB en 1992, a tener una participación del 6,1% y 10,7% en el 2019[212].

Así mismo, se debe anotar que los flujos de IED han aumentado de forma progresiva desde la apertura externa del mercado colombiano. De acuerdo con Ramírez[213], la IED creció un 55,0% aproximadamente durante la década de 1990, siendo el año de 1997 el que registró el dato de mayor valor (US$5.564 millones). No obstante, dicho dinamismo económico se vio fuertemente afectado por la grave crisis financiera que experimentó el Estado entre 1998 y 2001; situación que originó la desaceleración de la economía nacional. Será hasta el año 2002, cuando el país recupere el ritmo de crecimiento que venía enseñando en años anteriores. De hecho, los flujos de IED alcanzaron un nuevo pico en el 2005, época en la cual llegaron a Colombia inversiones del orden de US$10.738 millones[214]. Estas inversiones, provenientes especialmente de Europa y América del Norte, han tenido como destino distintos sectores productivos, destacándose los hidrocarburos, las industrias manufactureras, las telecomunicaciones, el sector energético, las empresas químicas, la agroindustria cañera, entre otros.

Ante estos resultados, el Estado viene fortaleciendo las distintas estrategias de competitividad derivadas de la PNCP, con el fin de construir un ambiente macroeconómico altamente atractivo y rentable para los inversionistas nacionales y extranjeros. No obstante, a pesar de los avances importantes que ha tenido Colombia en este tema, aún persisten varios problemas que afectan profundamente la competitividad del país, tales como el desempleo, la pobreza, la falta de vías de interconexión regional, la deficiente inversión pública en educación e investigación, la poca coordinación de las distintas estrategias definidas para aumentar la competitividad del aparato productivo nacional, etc. Para tratar de solucionar estos asuntos, los gobiernos de Juan Manuel Santos (2010-2018) e Iván Duque Márquez (2018-2022) impulsaron una serie de medidas que buscaron corregir ciertos puntos de la PNCP. El Cuadro 6 resume algunas de estas iniciativas.

---

[210] DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (DANE). Boletín técnico: Producto Interno Bruto (PIB). Bogotá: DANE, 2020. p. 7-15
[211] CASTRO, Felipe (2013). Op. Cit., p. 8-9
[212] Ibid., p. 8-9
[213] RAMÍREZ MOLINARES, Carlos Vicente (2010). Op. Cit., p. 176-179
[214] Ibid., p. 180

Cuadro 6. Políticas de competitividad complementarias a la PNCP impulsadas entre 2010 y 2022.

Gobierno de turno	Plan de Desarrollo	Políticas de competitividad impulsadas
 **Juan Manuel Santos (2010-2014)**	***"Prosperidad para Todos"*** Este plan de desarrollo giró en torno a las llamadas "locomotoras", las cuales hacían referencia a cinco sectores estratégicos de la economía nacional, a saber: *infraestructura*, *vivienda*, *minería*, *agro* e *innovación*.	En la primera administración del expresidente Juan Manuel Santos, se desarrolló una política económica que buscaba impulsar las exportaciones nacionales. Para ello, se optó por profundizar los tratados de libre comercio que el país había firmado en años anteriores. Así mismo, durante el primer periodo del gobierno Santos, Colombia hizo oficial, junto con México, Perú y Chile, la "Alianza del Pacifico"; iniciativa de integración regional cuyo objetivo es mejorar la cooperación económica entre los países latinoamericanos localizados en la Cuenca del Pacífico.
		En el 2012, el gobierno nacional expide el Decreto 1500, el cual organizó un nuevo marco institucional para la competitividad, bajo la directriz del Sistema Nacional de Competitividad e Innovación (SNCI).
		En el primer periodo presidencial de Juan Manuel Santos, se impulsaron las famosas "locomotoras", las cuales hacían referencia a ciertos sectores productivos que tenían un alto valor agregado, tales como la vivienda, la infraestructura, la minería, el agro y la innovación. Esta última locomotora, por ejemplo, promovía el emprendimiento y el desarrollo de nuevos mercados exportadores, a través de instituciones como "iNNpulsa" y Bancoldex
		En el 2013, el gobierno nacional lanza el "Plan de Impulso a la Prosperidad y al Empleo" (PIPE). Este nuevo programa, tenía como objetivo mejorar la competitividad de las empresas localizadas en el país (nivel micro), a través de incentivos económicos dirigidos al pago de la nómina o exenciones tributarias que permitieran su funcionamiento.
 **Juan Manuel Santos (2014-2018)**	***"Todos por un nuevo país"*** Como producto de las negociaciones que mantuvo esta administración con la guerrilla de las FARC, el tema de la paz se convirtió en el eje central de este plan de desarrollo.	Durante el segundo periodo presidencial de Juan Manuel Santos, se expidió la Ley 1753 de 2015 que permitió la integración del SNCI y el Sistema de Ciencia, Tecnología e Innovación en un único esquema de coordinación denominado SNCCTI. Este sistema público-privado busca aumentar los niveles de competitividad, productividad e innovación del mercado colombiano, a través del diseño de varias estrategias sectoriales que permitan adelantar procesos de especialización productiva al interior del territorio nacional.
		El segundo plan de gobierno de Juan Manuel Santos promovió 11 grandes estrategias de competitividad, las cuales tenían como objetivo principal mejorar la inserción global de las compañías localizadas dentro del territorio nacional. Estas 11 estrategias buscaban brindar capacitación a los empresarios, otorgar créditos de una forma más flexible, etc. Las 11 estrategias de competitividad promovidas durante esta administración, y que complementaron a la PNCP, fueron las siguientes: **1)** *ciencia*, *tecnología e innovación*; **2)** *desarrollo regional*; **3)** *infraestructura*; **4)** *transformación agropecuaria*; **5)** *transformación industrial*; **6)** *educación y empleo*; **7)** *institucionalidad*; **8)** *estabilidad macroeconómica*; **9)** *justicia*; **10)** *lucha contra la ilegalidad y la corrupción*; y **11)** *prácticas leales de competencia*.

Continuación del Cuadro 6.

Gobierno de turno	Plan de Desarrollo	Políticas de competitividad impulsadas
Continuación del periodo presidencial de Juan Manuel Santos (2014-2018)	***"Todos por un nuevo país"***	En 2016, se aprueba el CONPES 3866, el cual estableció la "Política de Desarrollo Productivo" (PDP). Esta nueva normativa, considerada como un complemento de la PNCP, busca, por un lado, solucionar las fallas de mercado que se presentan en el entorno local, con el propósito de mejorar, por ejemplo, la distribución desigual de los recursos; y, por el otro, optimizar los procesos de articulación que se generan entre los distintos agentes económicos presentes en el territorio.
 **Iván Duque (2018-2022)**	***"Pacto por Colombia, pacto por la equidad"*** Este programa de gobierno tenía como objetivo principal alcanzar la inclusión social y productiva en el país, a través del emprendimiento y la legalidad.	Una de las banderas del gobierno liderado por Iván Duque, fue la estrategia denominada "economía naranja"; término que reúne a todas aquellas empresas, iniciativas y emprendimientos relacionados con el sector creativo, artístico y cultural - dígase, por ejemplo, medios digitales y audiovisuales, compañías de danza y artes escénicas, industria musical, etc. -
		En el marco de la PNCP, el gobierno de Iván Duque buscó los mecanismos para aumentar los niveles de formalización empresarial y laboral del país. Para ello, impulsó varias estrategias encaminadas a reducir el número de requisitos exigidos por la ley para la creación de empresas.
		En temas relacionados con el comercio exterior, el gobierno de Iván Duque buscó aumentar las exportaciones de bienes no minero-energéticos de alto valor agregado, con el objetivo de promover la diversificación de la oferta exportable de Colombia.
		Así mismo, el gobierno de Iván Duque propuso atraer más IED en sectores no minero-energéticos. En este sentido, se ofrecieron importantes exenciones tributarias para que los inversionistas extranjeros inyectaran capital en áreas como la industria textil, logística, industria del entretenimiento, TIC, servicios globales de tercerización (BIO, ITO y KPO), etc.
		En temas educativos, el programa de gobierno proponía aumentar la inversión pública y privada en ciencia y tecnología.

Fuente: Elaboración propia con base en CASTRO, Felipe (2013). Op. Cit., p. 27-29; COLOMBIA. CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. Documento 3866 (8, agosto, 2016). Política Nacional de Desarrollo Productivo. Bogotá, D.C.: CONPES, 2016. 124 p. & COLOMBIA. DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN (DNP). Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022: "pacto por Colombia, pacto por la equidad". Bogotá, D.C.: DNP & Presidencia de la República, 2018. p. 57-70

5.2. DESARROLLO HISTÓRICO DEL RÉGIMEN FRANCO EN COLOMBIA

Las zonas francas han adquirido, desde la década de 1990, un papel protagónico en el aparato productivo local. En efecto, estas plataformas de actividad transnacional se han convertido en importantes "*nodos operativos*" que permiten, entre otras cosas, la atracción de mayores flujos de IED hacia el territorio colombiano. En este sentido, el Estado viene impulsando la creación de varias zonas francas a lo largo y ancho del país, con la finalidad de incrementar, de manera sostenida, los flujos de inversión extranjera que llegan a la nación. Para lograr tal empresa, los gobiernos de turno han promocionado distintas iniciativas tendientes a modernizar y flexibilizar el marco normativo que rige el funcionamiento de las zonas francas, esto con el fin de construir un ambiente económico más rentable para los agentes transnacionales interesados en invertir en dichas plataformas.

Dado que el tema de este trabajo de grado se centra en analizar las operaciones económicas que desarrolla la Zona Franca del Pacífico como "*dispositivo funcional de la globalización*" que participa en la emergencia de la "*metápolis planetaria*", se hace necesario caracterizar el marco normativo que permite el funcionamiento de este *nodo de actividad transnacional*. Por lo tanto, este apartado busca elaborar una descripción general de los principales lineamientos jurídicos que el Estado colombiano ha expedido sobre el tema en cuestión. En este sentido, se propone el desarrollo de tres puntos de trabajo para llevar a cabo tal empresa, los cuales se encuentran estructurados de acuerdo con una temporalidad específica. Teniendo en cuenta lo anterior, el primer punto tratará de presentar los comienzos del régimen franco en Colombia, periodo que comprende un intervalo de tiempo entre 1958 y 1990. Ahora bien, el segundo punto de trabajo abarcará todo lo relacionado con los diferentes cambios que experimentaron las zonas francas durante el proceso de apertura externa de la economía colombiana. En un tercer momento, la investigación se concentrará en discutir los aspectos más importantes de la Ley 1004 de 2005, la cual regula y supervisa la operación de las zonas francas del país.

5.2.1. Establecimiento de las primeras zonas francas públicas del país

En 1958, el Congreso de Colombia aprueba la Ley 105[215], la cual creó la Zona Franca Industrial y Comercial de Barranquilla. De acuerdo con la norma mencionada con anterioridad, las zonas francas eran establecimientos públicos de orden nacional, cuya misión principal era simplificar, agilizar y facilitar el comercio internacional de mercancías. Sin embargo, y tal como lo expresan Quiceno y Trigueros[216], la función de estas instituciones públicas quedó reducida sólo a tareas relacionadas con el transporte y almacenamiento de artículos provenientes del exterior. La Ley 105 de 1958 otorgó, además, varios beneficios tributarios y aduaneros a estas entidades, bajo la premisa de que tales incentivos ayudarían a incrementar el número de empresas localizadas dentro de las instalaciones de las zonas francas del país[217].

---

[215] COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 105. (31, diciembre, 1958). Por la cual se crea la Zona Franca de Barranquilla y se autoriza la creación de otras. Bogotá, D,C,: Congreso, 1958. 6 p.
[216] QUICENO BOLAÑOS, Lisneidy & TRIGUEROS ARANGO, Diana Carolina (2010). Op. Cit., p. 52
[217] COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 105 (1958). Op. Cit., p. 4

De igual forma, se debe resaltar que las primeras zonas francas del país eran establecimientos públicos sin ánimo de lucro, cuya finalidad era la prestación de un "servicio de interés nacional". Sin embargo, la aprobación de la Ley 105 de 1958, provocó fuertes debates políticos al interior del Congreso de la República, debido a que varios parlamentarios consideraban que las zonas francas favorecían actividades ilegales como el contrabando y la evasión fiscal[218]. En suma, el modelo económico adoptado por Colombia a mediados del siglo XX, dificultó el funcionamiento de tales instituciones públicas. Como se mencionó en el subíndice 5.1.1. de esta investigación, el aparato productivo nacional se encontraba orientado hacia el mercado interno en la década de 1950, por lo cual las autoridades de la época "decidieron" imponer un conjunto de aranceles a los productos importados. Durante dicho periodo, el gobierno apoyaba toda acción o política que estuviera encaminada al fortalecimiento interno de la industria local, particularidad que no era promocionada por las zonas francas, dado que su interés principal era impulsar el comercio internacional[219].

A pesar de este complejo panorama, el presidente Carlos Lleras Restrepo (1966-1970) expidió el Decreto 1095 de 1970, el cual creó las zonas francas de Buenaventura y Palmaseca[220]. De hecho, fue el gobierno liderado por Lleras Restrepo, el que impulsó el "Plan Vallejo" mediante el Decreto Ley 444 de 1967, con el objetivo de fomentar las exportaciones nacionales y corregir progresivamente el sesgo anti-exportador que tenía la economía colombiana en aquellos años. Debido a que la función principal de las zonas francas era promover el comercio exterior, éstas adquirieron un "papel destacado" durante los primeros años de ejecución del "Plan Vallejo", lo cual permitió la creación de varios de estos establecimientos en ciudades como Cúcuta, Santa Marta, Cartagena, Rionegro y el Urabá antioqueño[221]. En los años 80, y en medio de una grave crisis económica provocada por el agotamiento del modelo de sustitución de importaciones, la administración de Belisario Betancur sanciona la Ley 109 de 1985, la cual estableció el estatuto general de las zonas francas[222].

La Ley 109 de 1985 reafirma el carácter público de las zonas francas, por lo cual la operación y administración de dichas instituciones era responsabilidad exclusiva del Estado colombiano. De igual forma, esta normativa extendió el número de funciones de tales entidades, al permitir que éstas desarrollaran procesos de industrialización para la elaboración de bienes destinados a los mercados internacionales. Además de lo anterior, la Ley 109 de 1985 adoptó un sistema cambiario más flexible y moderno, con la finalidad de facilitar las transacciones financieras que realizaban las diferentes empresas localizadas al interior de las zonas francas. Varios autores afirman que la expedición de la Ley 109, fue uno de los primeros pasos que dio el gobierno de

---

[218] QUICENO BOLAÑOS, Lisneidy & TRIGUEROS ARANGO, Diana Carolina (2010). Op. Cit., p. 52-53
[219] Ibid., p. 53
[220] PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 1095 (7, julio, 1970). Por el cual se establecen las Zonas Francas Industriales y Comerciales de Buenaventura y Palmaseca. Bogotá, D.C.: Presidencia, 1970. 4 p.
[221] QUICENO BOLAÑOS, Lisneidy & TRIGUEROS ARANGO, Diana Carolina (2010). Op. Cit., p. 53-54
[222] COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 109. (12, diciembre, 1985). Por la cual se establece el estatuto de las zonas francas. Bogotá, D.C.: Congreso, 1985. 6 p.

Belisario Betancur para “abrir” paulatinamente la economía nacional a los mercados globales, debido a que su función principal era crear las condiciones necesarias para que las compañías instaladas en las zonas francas pudieran competir en los flujos económicos de escala mundial, tal y como reza el artículo 13º de la citada ley[223].

Así mismo, la Ley 105 de 1985 les concedió a las empresas localizadas al interior de las zonas francas, el calificativo jurídico de “*usuarios*”, los cuales podían ser “*industriales*” o “*comerciales*” dependiendo de la razón social de tales empresas. Además de lo anterior, se debe mencionar que la Ley 105 también estableció, en su artículo 34º, las zonas francas de carácter transitorio; figura que sólo era autorizada para aquellos espacios en los que se iban a desarrollar eventos de categoría mundial – dígase, por ejemplo, ferias empresariales, seminarios de investigación, congresos internacionales, etc. –. En 1986, el presidente Belisario Betancur expide el Decreto 1471[224], el cual reglamentó la Ley 105 de 1985. Bajo este nuevo marco normativo, el gobierno permitió, entre otras cosas, una mayor participación del capital privado transnacional en temas asociados con la operación y administración de algunas sociedades industriales y comerciales presentes en determinadas zonas francas[225]. En suma, el Decreto 1471 estableció un régimen cambiario especial para dichas instituciones, con el fin de facilitar las transacciones financieras de ámbito internacional que realizaban los distintos usuarios (ver Cuadro 7).

Cuadro 7. Principales normas relacionadas con el régimen franco expedidas entre los años de 1958 y 1990.

Norma	Tipo de norma	Vigencia	Descripción general
Ley 105 de 1958	Ley Ordinaria	Derogada por la Ley 7 de 1991	Esta ley permitió la creación de la primera zona franca del país, la cual se localizó en la ciudad de Barranquilla. Esta norma estableció que las zonas francas eran instituciones públicas del orden nacional adscritas al Ministerio de Desarrollo Económico. Así mismo, esta ley autorizó al gobierno nacional para que, una vez elaborados los estudios necesarios y previa solicitud de los Concejos Municipales, estableciera nuevas zonas francas en ciudades como Buenaventura, Cúcuta, Santa Marta y Cartagena.
Decreto 1095 de 1970	Decreto Ordinario	Derogado por el Decreto 2111 de 1991	Este decreto permitió la creación de las zonas francas de Buenaventura y Palmaseca, las cuales funcionarían en terrenos contiguos a la Sociedad Portuaria de Buenaventura (Colpuertos) y al aeropuerto internacional de Palmira respectivamente. Este decreto reafirma el carácter público de estas entidades.

[223] Ibid., p. 2
[224] PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 1471 (6, mayo, 1986). Por el cual se desarrolla la Ley 105 de 1985. Bogotá, D.C.: Presidencia, 1986. 9 p.
[225] Ibid., p. 4-5

Continuación del Cuadro 7.

Norma	Tipo de norma	Vigencia	Descripción general
Ley 109 de 1985	Ley Ordinaria	Derogada por la Ley 7 de 1991 y la Ley 1004 de 2005	Esta ley estableció el estatuto general de las zonas francas. Esta norma reafirmó el carácter público de estas instituciones, las cuales contaban, además, con personería jurídica y autonomía administrativa. El principal objetivo de las zonas francas era promover el comercio exterior, a través del fortalecimiento de las exportaciones nacionales. Así mismo, la Ley 109 de 1985 permitió que tales entidades desarrollaran proyectos de industrialización para la elaboración de diferentes mercancías destinadas a los mercados extranjeros.
Decreto 1471 de 1986	Decreto Reglamentario	Derogado por el Decreto 2131 de 1991	Este decreto reglamentó la Ley 109 de 1985. En términos generales, esta norma puntualizó y profundizó varios temas relacionados con el funcionamiento de las zonas francas. En este sentido, se puede destacar, por ejemplo, el régimen de comercio exterior que adquirieron las zonas francas como consecuencia de la expedición de tal decreto. En el artículo 32º de dicha normativa, se denomina como "*exportación*" al ingreso de cualquier bien o materia prima a una zona franca específica, ya sea que estos productos provengan del extranjero o del resto del país. Lo anterior, permitió que estos establecimientos quedaran exentos de algunos impuestos que debían pagar quienes importaban determinados materiales provenientes del extranjero.

Fuente: Elaboración propia con base en COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 105 (1958). Op. Cit., p. 1-6; _____. Ley 109 (1985). Op. Cit., p. 1-6; PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 1095 (1970). Op. Cit., p. 1-4 & _____. Decreto 1471 (1986). Op. Cit., p. 1-9

5.2.2. Privatización de las zonas francas en la década de 1990

Tras la aprobación del CONPES 2465 de 1990, el Estado colombiano comenzó un proceso de apertura externa, cuyo objetivo principal era lograr la internacionalización de la economía local. Tal propósito, exigía realizar una serie de transformaciones estructurales en algunas entidades públicas del orden nacional, con la perspectiva de “adaptarlas” al nuevo modelo económico de Colombia. En este orden de ideas, las zonas francas, por ejemplo, comenzaron a experimentar un fuerte proceso de privatización, el cual se aceleró gracias a la expedición de la famosa Ley 7 de 1991[226]. En el artículo 6º de dicha ley, el Estado permitió la constitución de zonas francas de carácter privado, al tiempo que exhortó al gobierno de turno a precisar ciertos detalles sobre el funcionamiento de tales entidades, a través de la expedición de decretos reglamentarios.

[226] COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 7 (1991). Op. Cit., p. 2-3

De esta forma, el gobierno del expresidente César Gaviria expide el Decreto 2131 de 1991, el cual estableció un nuevo régimen franco más acorde con la apertura externa y la globalización de la economía[227]. En tal Decreto, se entiende por zona franca como aquella "*área geográfica*" debidamente delimitada dentro del territorio nacional, en donde se "desarrollan" y "promueven" distintos bienes y servicios de alto valor agregado, los cuales están destinados principalmente a los mercados globales. Así mismo, el Decreto 2131 define, en su artículo 7º, cuatro tipos de usuarios: *operadores*, *desarrolladores*, *industrial de bienes* e *industrial de servicios*. En cuanto al primero, éste hace referencia a la entidad pública, privada o mixta encargada de administrar y operar una o varias zonas francas establecidas en Colombia. Según Quiceno y Trigueros[228], dicha definición de la categoría de *usuario operador*, se puede considerar como el primer paso significativo que dio el Estado para consolidar el proceso de privatización de las zonas francas, al permitir la participación del capital privado en asuntos relacionados con la dirección y gestión de tales instituciones.

En cuanto a la figura de *usuario desarrollador*, el Decreto 2131 de 1991 la define como aquellas sociedades empresariales encargadas de realizar las obras de construcción y urbanización de una o varias zonas francas establecidas en el país. Ahora bien, los usuarios clasificados como "*industrial de bienes*" e "*industrial de servicios*" hacen referencia, según el Decreto 2131, a las empresas que producen y ofrecen una diversidad de bienes y servicios destinados a satisfacer la demanda de los mercados internacionales. En 1992, el gobierno liderado por el expresidente César Gaviria ordena elaborar un detallado estudio sobre el desempeño económico alcanzado por las zonas francas de carácter estatal, el cual "arrojó" datos poco satisfactorios en términos de generación de empleo, aumento de las exportaciones y atracción de nuevas inversiones[229]. En consecuencia, se concluye que el Estado colombiano debía "retirarse" de la administración y operación de las zonas francas, entregándole dicha responsabilidad al sector privado.

En este sentido, el gobierno expide los Decretos 2111 de 1992[230] y 1125 de 1993[231], los cuales ordenan la liquidación de las zonas francas públicas de Barranquilla, Cartagena, Santa Marta, Palmaseca, Buenaventura, Cúcuta, Rionegro y Urabá. Con la privatización total de las distintas zonas francas del país, éstas se convirtieron en uno de los principales instrumentos del Estado colombiano para la atracción y captación de más flujos de IED, permitiendo de esta forma la

---

[227] PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 2131 (13, septiembre, 1991). Por el cual se dictan normas sobre la estructura y funcionamiento de las Zonas Francas Industriales de Bienes y Servicios. Bogotá, D,C,: Presidencia, 1991. 12 p.

[228] QUICENO BOLAÑOS, Lisneidy & TRIGUEROS ARANGO, Diana Carolina (2010). Op. Cit., p. 53-55

[229] Ibid., p. 54-55

[230] PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 2111 (29, diciembre, 1992). Por el cual se suprimen los establecimientos públicos operadores de las Zonas Francas Industriales y Comerciales de Barranquilla, Cartagena, Santa Marta, Palmaseca, Buenaventura, Cúcuta, Rionegro y Urabá. Bogotá, D.C.: Presidencia, 1992. 5 p.

[231] PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 1125 (16, junio, 1993). Por el cual se establece el proceso de liquidación de los establecimientos públicos que operan las Zonas Francas Industriales y Comerciales de Barranquilla, Cartagena, Santa Marta, Palmaseca, Buenaventura, Cúcuta, Rionegro y Urabá. Bogotá, D.C.: Presidencia, 1993. 3 p.

consolidación del proceso de apertura externa que experimentaba la economía nacional en la década de 1990. Con objetivo de mejorar la competitividad del régimen franco, el expresidente César Gaviria expide el Decreto 971 de 1993, el cual estableció, entre otras cosas, la condición de "extraterritorialidad" de la que gozan las zonas francas[232]. Dicho principio, plantea que tales plataformas logísticas e industriales se encuentran por "fuera" del Territorio Aduanero Nacional (TAN), por lo cual éstas quedan "exentas" del pago de varios impuestos – dígase, por ejemplo, el IVA, algunas obligaciones arancelarias, el impuesto sobre la renta, entre otros –.

Así mismo, el Decreto 971 de 1993 estableció un nuevo régimen de comercio exterior para las zonas francas, el cual se encuentra resumido en el Cuadro 8. Se debe anotar que tal régimen fue modificado y ampliado años después por el Decreto 2233 de 1996[233]; norma que planteó, en su artículo 40º, el concepto de "*exportación definitiva*". Dicho término, se creó para describir aquellas operaciones comerciales que involucran el envío de cualquier mercancía proveniente desde el TAN con destino a una zona franca específica. De acuerdo con Valencia González[234], el principal objetivo que tenían los decretos citados con anterioridad, era actualizar el régimen franco del país a las "tendencias neoliberales" de la economía mundial, bajo la premisa de que tal proceso ayudaría a construir, de manera progresiva, un ambiente económico más atractivo para los inversionistas extranjeros. En este punto, vale la pena destacar que las zonas francas participaron activamente en el desarrollo de varios programas gubernamentales que buscaban fortalecer las exportaciones locales, tales como el "Plan Estratégico Exportador" (PEE) creado por el gobierno del expresidente Ernesto Samper Pizano (1994-1998).

Cuadro 8. Régimen de comercio exterior de las zonas francas según el Decreto 971 de 1993.

Tipo de operación	Descripción general
Operaciones desde el resto del mundo con destino a una zona franca	De acuerdo con el artículo 4º del Decreto 971 de 1993, la introducción de bienes procedentes de otros países a una zona franca colombiana, no se considerará como una importación para efectos de la no causación de tributos aduaneros.
Operaciones desde una zona franca al resto del mundo	El Decreto 971 de 1993 no otorga un calificativo específico a estas operaciones. Sin embargo, el artículo 39º del Decreto 2233 de 1996, considera como "*exportación*" la venta y salida a mercados externos de los bienes producidos al interior de una zona franca especifica.

[232] PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 971 (31, mayo, 1993). Por el cual se modifica parcialmente el régimen de zonas francas y se dictan otras disposiciones. Bogotá, D.C.: Presidencia, 1993. 7 p.
[233] PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 2233 (7, diciembre, 1996). Por el cual se establece el régimen de las Zonas Francas Industriales de Bienes y Servicios. Bogotá, D,C.: Presidencia, 1996. 16 p.
[234] VALENCIA GONZÁLEZ, Catherine. Zonas francas en Colombia: una evaluación de sus avances comerciales. *Revista Espacios*. 2010. Vol. 41, nro. 27, pp.195-196

Continuación del Cuadro 8.

Tipo de operación	Descripción general
Operaciones desde el TAN con destino a una zona franca	El artículo 8º del Decreto 971 de 1993 considera como "*exportación*" la introducción a las zonas francas de bienes y materias primas procedentes desde el TAN. El Decreto 2233 de 1997 le otorga a tal operación el calificativo jurídico de "*exportación definitiva*".
Operaciones desde una zona franca con destino al TAN	El artículo 12º del Decreto 971 de 1993 considera como "*importación*" la introducción al TAN de bienes procedentes desde una zona franca específica.
Operaciones entre usuarios de zonas francas	Los decretos 971 de 1993 y 2233 de 1996, autorizan que los usuarios de zonas francas realicen acuerdos comerciales entre ellos. Estas operaciones no reciben ningún tratamiento especial por parte de la normatividad, y solo necesitan de la autorización del usuario operador encargado de la zona franca respectiva.

Fuente: Elaboración propia con base en PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 971 (1993). Op. Cit., p. 2-4 & _____. Decreto 2233 (1996). Op. Cit., p 9-12

En 1994, el Congreso de la República expidió la Ley 170[235], la cual ratificó el acuerdo comercial que firmaron 144 Estados – incluido Colombia – en Marruecos, y que permitió la fundación de la OMC. En dicho convenio, los países miembros acordaron desmontar, de manera progresiva, las “subvenciones” o “incentivos tributarios” que éstos otorgaban a las exportaciones de bienes industriales, con la finalidad de lograr un comercio mundial más equitativo y competitivo[236]. En el caso de Colombia, por ejemplo, la OMC estableció un “periodo de gracia” de ocho años para que el país eliminara los beneficios económicos concedidos a las exportaciones locales, plazo que expiró en enero de 2003 y que fue prorrogado hasta el año 2006. De acuerdo con Quiceno y Trigueros[237], lo anterior obligó al Estado a redefinir la concepción de las zonas francas, hecho que impulsó la expedición de la Ley 1004 de 2005, en donde tales plataformas se convirtieron en instrumentos para la generación de empleo y la atracción de inversiones extranjeras. En el Cuadro 9 se presenta un resumen de todos los decretos asociados con el régimen franco que las autoridades nacionales expidieron entre 1990 y 2004.

[235] COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 170. (15, diciembre, 1994). Por medio de la cual se aprueba el Acuerdo por el que se establece la “Organización Mundial del Comercio” (OMC), suscrito en Marrakech (Marruecos) el 15 de abril de 1994, sus acuerdos multilaterales anexos y el Acuerdo Plurilateral anexo sobre la carne de bovino. Bogotá, D.C.: Congreso, 1994. 336 p.
[236] QUICENO BOLAÑOS, Lisneidy & TRIGUEROS ARANGO, Diana Carolina (2010). Op. Cit., p. 55-56
[237] Ibid., p. 56

Cuadro 9. Principales normas relacionadas con el régimen franco expedidas entre los años de 1990 y 2004.

Norma	Tipo de norma	Vigencia	Descripción general
Artículo 6º de la Ley 7 de 1991	Artículo perteneciente a una Ley Ordinaria	Artículo derogado por la Ley 1004 de 2005	Este artículo buscó regular la existencia y el funcionamiento de las zonas francas, a través de ocho criterios programáticos que debían seguir las autoridades nacionales. En términos generales, se puede decir que tales parámetros tenían como objetivo principal "crear" las condiciones necesarias para que los usuarios de zonas francas pudieran competir con eficiencia en los mercados internacionales. Además de lo anterior, este artículo permitió la constitución de zonas francas de carácter privado.
Decreto 2131 de 1991	Decreto Ordinario	Modificado parcialmente por la Ley 1004 de 2005	El Decreto 2131 de 1991 tenía como objetivo establecer el estatuto general de las zonas francas. En este sentido, tal decreto creó los tipos de usuario autorizados para operar al interior de las zonas francas. Así mismo, esta norma presentó un primer esbozo del régimen cambiario y de comercio exterior que tendrían dichas plataformas.
Decreto 2111 de 1992	Decreto Constitucional	Vigente	Este decreto ordenó la liquidación de las zonas francas públicas de Barranquilla, Cartagena, Santa Marta, Palmaseca, Buenaventura, Cúcuta, Rionegro y Urabá. De acuerdo con las directrices contenidas en tal norma, el proceso de liquidación de dichos establecimientos debía terminar en junio de 1994.
Decreto 971 de 1993	Decreto Ordinario	Modificado parcialmente por el Decreto 2233 de 1996	Este decreto estableció la condición de "*extraterritorialidad*" de la que gozan las zonas francas. Lo anterior significa que tales plataformas se encuentran por fuera del Territorio Aduanero Nacional (TAN), por lo cual quedan exentas del pago de varias obligaciones tributarias. Así mismo, este decreto ofrece una explicación sobre las distintas operaciones comerciales que realizan las zonas francas con el TAN y el resto del mundo.
Decreto 1125 de 1993	Decreto Reglamentario	Vigente	Este decreto estableció las distintas etapas operativas del proceso de liquidación de las zonas francas públicas. En este sentido, tal proceso debía estar compuesto por varias fases, a saber: **1)** *inventario de activos y pasivos de tales instituciones*; **2)** *avalúo de bienes*; **3)** *enajenación de bienes o entrega a terceros*; **4)** *pago de obligaciones pendientes*; y **5)** *finalización del periodo de liquidación*.

Continuación del Cuadro 9.

Norma	Tipo de norma	Vigencia	Descripción general
Decreto 1177 de 1996	Decreto Ordinario	Modificado parcialmente por la Ley 1004 de 2005	Este decreto tenía como objetivo regular la existencia y el funcionamiento de las zonas francas de carácter transitorio. En este sentido, tal decreto facultó al entonces Ministerio de Comercio Exterior para declarar como zona franca transitoria a aquellos espacios en donde se celebren eventos de talla mundial, y que revistan importancia para la economía del país.
Decreto 2233 de 1996	Decreto Ordinario	Modificado parcialmente por la Ley 1004 de 2005	Este decreto amplió y profundizó varios aspectos relacionados con el funcionamiento de las zonas francas que el Decreto 971 de 1993 había establecido con anterioridad. En este sentido, tal norma actualizó, por ejemplo, los requisitos que debían cumplir las organizaciones empresariales interesadas en conformar una zona franca. Así mismo, este decreto precisó algunos temas asociados con las operaciones comerciales que realizan los usuarios instalados dentro de una zona franca específica.
Decreto 2685 de 1999	Decreto Ordinario	Derogado por el Decreto 1165 de 2019	Este decreto estableció el régimen aduanero del país. En términos generales, dicho decreto trata temas como la funcionalidad de la DIAN, las operaciones comerciales de carácter internacional permitidas en Colombia, los impuestos sobre las importaciones y exportaciones, las exenciones tributarias otorgadas a las zonas francas, entre otros. Este decreto precisa, además, los límites operativos del TAN, el cual cubre todo el territorio colombiano - subsuelo, plataforma continental, espectro electromagnético, etc. -, y en donde se aplica la legislación aduanera definida.
Decreto 918 de 2001	Decreto Ordinario	Vigente	Este decreto habla sobre la competitividad de las zonas francas, las cuales deberán garantizar, de acuerdo con sus especificidades, condiciones óptimas que permitan a los usuarios registrados mejorar sus niveles de participación en los mercados extranjeros. En este sentido, el artículo 1º del Decreto 918 de 2001, obliga a las zonas francas a desarrollar proyectos de infraestructura física y tecnológica, con el objetivo de facilitar los procesos industriales y de prestación de servicios que desarrollan las empresas localizadas al interior de tales plataformas. Así mismo, esta norma actualizó los requisitos para la declaración de una zona franca, otorgándole al Ministerio de Comercio Exterior y a la DIAN la función de autorizar el inicio de operaciones de cualquier zona franca ubicada en el país.

Fuente: Elaboración propia con base en COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 7 (1991). Op. Cit., p. 2-3; PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 2131 (1991). Op. Cit., p. 1-12; _____. Decreto 2111 (1992). Op. Cit., p. 1-5; _____. Decreto 971 (1993). Op. Cit., p. 1-7; _____. Decreto 1125 (1993). Op. Cit., p. 1-3; ; _____. Decreto 1177 (3, julio. 1996). Por el cual se regula la existencia y funcionamiento de las Zonas Francas Transitorias de carácter comercial y de servicios. Bogotá, D.C.: Presidencia, 1996. 4 p. & _____. Decreto 2233 (1996). Op. Cit., p. 1-16

5.2.3. Un nuevo régimen franco enmarcado en la globalización neoliberal: expedición de la Ley 1004 de 2005 y de otras disposiciones legales

A raíz de los compromisos adquiridos por Colombia ante la OMC, el país tuvo que modificar el régimen franco que había definido en la década de 1990. En consecuencia, el Congreso de la República expidió la Ley 1004 de 2005[238], la cual estableció un nuevo estatuto general para la operación de las zonas francas. Gracias a esta normativa, tales plataformas se convirtieron en importantes "instrumentos" para la atracción y captación de nuevas inversiones tanto locales como extranjeras. En suma, la Ley 1004 de 2005 también determinó que una de las funciones principales de las zonas francas, era la generación de empleo, por lo cual éstas "desempeñan" un papel estratégico para la competitividad del país. Un aspecto clave de la norma mencionada con anterioridad, es la clasificación que hace de los usuarios instalados al interior de una zona franca, los cuales pueden ser, en su orden, operadores, industriales de bienes, industriales de servicios y comerciales (ver Cuadro 10).

Se debe mencionar que la Ley 1004 de 2005 es reglamentada por los decretos 383[239] y 4051[240] de 2007, los cuales definen y puntualizan varios aspectos relacionados con el funcionamiento de las zonas francas. En este orden de ideas, se pueden destacar las dos categorías de zonas francas que estableció el Decreto 383 de 2007. Dichas "clases" son, en su orden, permanentes y transitorias. En cuanto a la primera, ésta hace referencia a aquellas zonas francas en las que se instalan múltiples usuarios dedicados a actividades industriales, comerciales y de servicios, y que gozan de un tratamiento especial en materia tributaria, aduanera y de comercio exterior. En cuanto a las zonas francas de carácter transitorio, éstas aluden a aquellos lugares en donde se van a llevar a cabo diferentes eventos de importancia nacional – dígase, por ejemplo, ferias empresariales, congresos internacionales, conferencias académicas, etc. – (ver Cuadro 10).

Un aspecto clave del Decreto 383 de 2007, es que no modifica sustancialmente el régimen de comercio exterior de las zonas francas, por lo cual aún continúan vigentes las "directrices" que sobre el tema establecieron los decretos 971 de 1993 y 2233 de 1996 (ver Cuadro 8). Además de lo anterior, el Decreto 383 de 2007 también "precisó" y "flexibilizó" ciertos requisitos legales para la "declaración de existencia" de las zonas francas, otorgándole al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo* y a la DIAN, la función de aprobar o negar las "solicitudes de constitución" que al respecto presenten los interesados en obtener la declaratoria para operar bajo la figura

---

[238] COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 1004. (30, diciembre, 2005). Por la cual se modifica un régimen especial para estimular la inversión y se dictan otras disposiciones. Bogotá, D.C.: Congreso, 2005. 4 p.

[239] PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 383 (12, febrero, 2007). Por el cual se modifica el Decreto 2685 de 1999 y se dictan otras disposiciones. Bogotá, D.C.: Presidencia, 2007. 21 p.

[240] PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 4051 (23, octubre, 2007). Por el cual se modifica parcialmente el Decreto 2685 de 1999 y se dictan otras disposiciones. Bogotá, D.C.: Presidencia, 2007. 17 p.

(*) El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo comenzó operaciones en 2002, cuando se "fusionaron" los ministerios de Desarrollo Económico y de Comercio Exterior.

de zona franca. Ahora bien, el Decreto 4051 de 2007 permitió la creación de las zonas francas permanentes de carácter especial[241], las cuales hacen referencia a aquellas áreas geográficas en las que se instala una sola empresa para “desarrollar” un proyecto de inversión determinado (ver Cuadro 10).

Cuadro 10. Usuarios autorizados para operar en las zonas francas según los decretos 383 y 4051 de 2007.

Tipo de zona franca	Definición	Tipos de usuarios permitidos
Permanente	Es aquella en donde se instalan múltiples usuarios dedicados a actividades industriales, comerciales y de servicios. Estos usuarios o empresas gozan de un tratamiento especial en materia tributaria, aduanera y de comercio exterior.	**Operador:** es la sociedad empresarial autorizada para dirigir, administrar, promocionar y desarrollar una o varias zonas francas en el país.
		Industrial de bienes: es la empresa autorizada para producir, transformar o ensamblar cualquier mercancía al interior de una o varias zonas francas, a través del procesamiento de materias primas o de productos semielaborados.
		Industrial de servicios: es la empresa autorizada para desarrollar en una o varias zonas francas las siguientes actividades: logística, transporte de mercancías, distribución de productos, almacenamiento y transmisión de datos, organización y operación de sistemas de información, investigación científica y tecnológica, etc.
		Comercial: es la empresa autorizada para desarrollar en una o varias zonas francas actividades de mercadeo, comercialización, almacenamiento o conservación de bienes.
Permanente Especial	Es el régimen especial definido por el Decreto 4051 de 2007 que permite el reconocimiento como "zona franca" a una sola empresa que desarrolle un nuevo proyecto de inversión. Dicha empresa podrá desarrollar sus actividades industriales o de servicios en un área determinada, siempre y cuando tales labores productivas tengan un impacto positivo para la economía del país.	**Operador:** es la sociedad empresarial autorizada para dirigir, administrar, supervisar, promocionar y desarrollar la zona franca permanente especial. El Decreto 4051 de 2007 establece que las zonas francas permanentes de carácter especial, deberán tener su propio usuario operador, siendo éste diferente a la empresa que solicitó la autorización para constituir la zona franca.
		Industrial de bienes y servicios: es la empresa autorizada para desarrollar sus actividades económicas bajo el régimen franco. Dicha empresa puede dedicarse a actividades agroindustriales, manufactureras, servicios de salud, operaciones portuarias, etc. En las zonas francas permanentes especiales no podrán instalarse usuarios comerciales.

[241] PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 4051 (2007). Op. Cit., p. 4-5

Continuación del Cuadro 10.

Tipo de zona franca	Definición	Tipos de usuarios permitidos
Transitoria	Es aquella área geográfica delimitada dentro del territorio nacional, en donde se celebran ferias empresariales, exposiciones, congresos y seminarios de carácter local e internacional, y que tienen una importancia estratégica para la economía e imagen del país.	**Administrador:** es la entidad o empresa que solicita la declaración de zona franca transitoria. Tal empresa deberá tener la capacidad legal y operativa para organizar eventos de carácter local e internacional, así como también para desarrollar actividades de promoción, dirección y administración del área declarada como zona franca.
		Expositor: es la persona o entidad que, con ocasión de la celebración de un evento de carácter nacional o internacional, adquiere la calidad de expositor. Para la realización de sus actividades, el usuario expositor deberá suscribir, según el Decreto 4051 de 2007, un contrato con el usuario administrador de la zona franca, en el cual se establezcan los términos y condiciones de su relación contractual.

Fuente: Elaboración propia con base en PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 383 (2007). Op. Cit., p. 1-8; _____. Decreto 4051 (2007). Op. Cit., p. 4-8 & QUICENO BOLAÑOS, Lisneidy & TRIGUEROS ARANGO, Diana Carolina (2010). Op. Cit., p. 72-84

En el año 2016, el expresidente Juan Manuel Santos expidió el Decreto 2147, el cual modificó parcialmente el estatuto general de las zonas francas[242]. Este nuevo marco normativo, intentó "ajustar" el régimen franco a los distintos programas definidos en la PNCP. En este sentido, tal decreto buscó impulsar la creación de clústeres empresariales al interior de las zonas francas, con el objetivo de mejorar la participación del país en los mercados transnacionales. Para ello, el Decreto 2147 simplificó varios requisitos legales para la obtención de la declaratoria de zona franca, con la perspectiva de reducir el tiempo de respuesta de las solicitudes presentadas[243]. Así mismo, esta normativa permitió que las distintas empresas instaladas en las zonas francas, tuvieran la oportunidad de recibir, de manera simultánea, los calificativos de "*usuario industrial de bienes*" y "*usuario industrial de servicios*", facilitando de esta forma las múltiples actividades económicas desarrolladas por dichas compañías.

Se debe anotar que el Decreto 2147 de 2016 flexibilizó la normativa relacionada con las zonas francas permanentes especiales, con el objetivo de impulsar el desarrollo de nuevos proyectos de inversión en sectores económicos como la agroindustria, los servicios de tercerización (ITO, BPO y KPO), las tecnologías de la información (TIC), la fabricación de cosméticos y productos

[242] PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 2147 (23, diciembre, 2016). Por el cual se modifica el régimen de zonas francas y se dictan otras disposiciones. Bogotá, D.C.: Presidencia, 2016. 371 p.
[243] Ibid., p. 1-5

de aseo, la industria de “autopartes” de vehículos, los servicios de salud, el sector energético, entre otros. Según el Decreto 2147 de 2016[244], dichas actividades económicas se caracterizan por presentar un “alto valor agregado”, lo cual hace que éstas “tengan” una creciente demanda en los mercados mundiales. Por lo tanto, se puede afirmar que el Decreto 2147 busca construir un marco jurídico para el desarrollo y la ejecución del Programa de Transformación Productiva (PTP) establecido por el CONPES 3678 de 2010[245], cuyo fin es impulsar la internacionalización de la economía colombiana a través de la definición de varios clústeres de talla mundial.

Ahora bien, una novedad introducida en el Decreto 2147 de 2016, es la autorización que otorga el Estado colombiano para declarar como “*zonas francas permanentes*” a aquellas áreas costa afuera en las que se desarrollen proyectos económicos relacionados con la evaluación técnica, exploración y producción de hidrocarburos[246]. Uno de los requisitos que exige el Decreto 2147 para autorizar la operación de este tipo de zona franca, es que el “área objeto de intervención” debe estar registrada ante la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH) del Ministerio de Minas y Energía. De igual forma, el Decreto 2147 aborda otros parámetros asociados con los montos de inversión y el número de empleos que deben ejecutar y ofrecer los distintos usuarios de las zonas francas de acuerdo con la capacidad financiera y operativa que éstos posean.

En el año 2018, el gobierno liderado por el expresidente Juan Manuel Santos expide el Decreto 659, el cual modificó, una vez más, el estatuto general de las zonas francas[247]. El propósito de este nuevo marco normativo, era impulsar, entre otras cosas, la modernización tecnológica de las zonas francas y de la DIAN. En este sentido, tal decreto ordenó a los usuarios operadores desarrollar una infraestructura informática altamente competitiva, con el objetivo de facilitar las diferentes actividades económicas de las empresas instaladas al interior de las zonas francas. De igual forma, el Decreto 659 de 2018 autorizó la constitución de un plan de inversiones para el diseño de un modelo de sistematización aduanera, con la finalidad de aumentar y fortalecer la capacidad de vigilancia de la DIAN. En términos generales, el Decreto 659 buscó simplificar y agilizar la mayoría de operaciones aduaneras que realizan cotidianamente las zonas francas y la DIAN, a través de la promoción y creación de nuevas herramientas tecnológicas.

En el 2021, y tras un año del inicio de la pandemia de la COVID-19, el gobierno del presidente Iván Duque, expide el Decreto 278[248], el cual modificó parcialmente el régimen franco del país. En esta oportunidad, y en el marco del plan nacional de “reactivación económica”, los cambios introducidos al estatuto general de las zonas francas, se concentraron en dos grandes asuntos: por un lado, la nueva normativa trató de “atraer” y “estimular” mayores volúmenes de IED en sectores económicos asociados con la denominada “cuarta revolución industrial”, simplificando

---

[244] Ibid., p. 51-65
[245] COLOMBIA. CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. Documento 3678 (2010). Op. Cit., p. 10-20
[246] PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 2147 (2016). Op. Cit., p. 73-78
[247] PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 659 (17, abril, 2018). Por el cual se modifican los Decretos 2685 de 1999 y 2147 de 2016. Bogotá, D.C.: Presidencia, 2018. 39 p.
[248] PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 278 (15, marzo, 2021). Por el cual se modifica el Decreto 2147 de 2016. Bogotá, D.C.: Presidencia, 2021. 51 p.

para tal efecto la cantidad de requisitos para la obtención de la declaratoria de zona franca; y, por el otro, el Decreto 278 también buscó promover la creación de zonas francas permanentes especiales dedicadas a la prestación de *servicios globales de tercerización* (BPO, ITO y KPO), con el objetivo de diversificar las actividades económicas asociadas con el aparato productivo nacional. Así mismo, el Decreto 278 permitió la creación del Comité Técnico de Zonas Francas (CTZF), el cual hace parte del Sistema Nacional de Competitividad e Innovación (SNCI). En el Cuadro 11, se presenta un resumen de todos los decretos relacionados con el régimen franco que se expidieron desde el 2005.

Cuadro 11. Principales leyes y decretos relacionados con el régimen franco del país expedidos desde el año 2005.

Norma	Tipo de norma	Vigencia	Descripción general
Ley 1004 de 2005	Ley Ordinaria	Vigente	La Ley 1004 de 2005 creó el estatuto general de las zonas francas. Este nuevo marco normativo, estableció que las zonas francas eran, en esencia, instrumentos para la atracción y captación de nuevas inversiones, lo cual ayudaría a generar más puestos de trabajo. De igual forma, esta ley determinó, entre otras cosas, que tales plataformas gozarían de una tarifa única del impuesto sobre la renta del 20%. Así mismo, las zonas francas quedaron exentas del pago del IVA y de tributos arancelarios.
Decreto 383 de 2007	Decreto Reglamentario	Modificado parcialmente por el Decreto 2147 de 2016	El Decreto 383 de 2007 estableció dos clases o subtipos de zonas francas, a saber: permanentes y transitorias. Así mismo, definió los distintos usuarios autorizados para operar bajo el régimen franco. Además de lo anterior, el Decreto 383 de 2007 también abordó otros temas relevantes para el funcionamiento de las zonas francas, tales como los requisitos para la obtención de la declaratoria de operación, el procedimiento para ampliar o reducir el área de las zonas francas permanentes, el régimen de comercio exterior de dichos enclaves, entre otros asuntos.
Decreto 4051 de 2007	Decreto Reglamentario	Modificado parcialmente por el Decreto 2147 de 2016	Este decreto permitió la creación de las zonas francas permanentes de carácter especial. Así mismo, definió el tipo de usuarios autorizados para operar bajo esta figura, precisando, además, las actividades económicas que éstos deben desarrollar. De igual forma, el Decreto 4051 de 2007 creó la Comisión Intersectorial de Zonas Francas, la cual tiene como objetivo principal aprobar o negar el "Plan Maestro de Desarrollo General" que deben presentar quienes estén interesados en obtener la declaratoria de zona franca.
Decreto 1289 de 2015	Decreto Ordinario	Vigente	Este decreto le otorgó al Ministerio de Comercio, Industria y Comercio la tarea de diseñar, promover y ejecutar las políticas económicas relacionadas con el funcionamiento de las zonas francas, así como también de otros instrumentos especiales que impulsen la internacionalización de la economía colombiana.

Continuación del Cuadro 11.

Norma	Tipo de norma	Vigencia	Descripción general
Decreto 2147 de 2016	Decreto Ordinario	Modificado parcialmente por los Decretos 659 de 2018 y 278 de 2021	Esta normativa modificó parcialmente los decretos 383 y 4051 de 2007. Con el objetivo de impulsar nuevos proyectos de inversión en sectores económicos de proyección global, el Decreto 2147 flexibilizó los requisitos legales para la creación de zonas francas permanentes especiales, reduciendo para tal efecto los montos de inversión que debían ejecutar las sociedades empresariales interesadas en obtener los beneficios del régimen franco. De hecho, este decreto autorizó la constitución de zonas francas permanentes costa afuera, en un intento por atraer mayores flujos de IED hacia el territorio nacional.
Decreto 659 de 2018	Decreto Ordinario	Modificado parcialmente por el Decreto 278 de 2021	Este decreto trató de impulsar la modernización tecnológica de las zonas francas y de la DIAN. Para tal efecto, ordenó el desarrollo de nuevas plataformas informáticas que permitieran agilizar y facilitar las distintas operaciones aduaneras realizadas por estas entidades.
Decreto 1165 de 2019	Decreto Ordinario	Vigente	Esta normativa derogó el Decreto 2685 de 1999. Este nuevo régimen aduanero, eliminó varios trámites burocráticos que afectaban el pleno desarrollo de las operaciones de comercio exterior adelantadas por los usuarios de las zonas francas. Así mismo, este decreto precisó algunos conceptos jurídicos asociados con los límites operativos del TAN.
Decreto 278 de 2021	Decreto Ordinario	Vigente	Este decreto buscó impulsar la instalación de usuarios industriales de bienes y servicios relacionados con la "economía 4.0" o "cuarta revolución industrial". De igual forma, esta nueva normativa fomentó la creación de zonas francas permanentes especiales dedicadas a la prestación de *servicios globales de tercerización* (BPO, ITO y KPO), con el objetivo de incrementar la oferta exportable del mercado colombiano.

Fuente: Elaboración propia con base en COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 1004 (2005). Op. Cit., p. 1-5; PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 383 (2007). Op. Cit., p. 1-21; _____. Decreto 4051 (2007). Op. Cit., p. 1-17; _____. Decreto 1289 (17, junio, 2015). Por el cual se modifica parcialmente la estructura del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y se dictan otras disposiciones. Bogotá, D.C.: Presidencia, 2015. 9 p.; _____. Decreto 2147 (2016). Op. Cit., p. 50-70; _____. Decreto 659 (2018). Op. Cit., p. 1-39; _____. Decreto 1165 (2, julio, 2019). Por el cual se dictan disposiciones relativas al Régimen de Aduanas en desarrollo de la Ley 1609 de 2013. Bogotá, D.C.: Presidencia, 2019. 199 p. & _____. Decreto 278 (2021). Op. Cit., p. 1-51

5.3. UN PANORAMA GENERAL SOBRE LAS ZONAS FRANCAS QUE FUNCIONAN EN EL PAÍS

En la actualidad, las zonas francas son consideradas como importantes instrumentos capaces de atraer y captar mayores volúmenes de IED. De acuerdo con Arévalo[249], dichas plataformas se han convertido, al menos en el caso de Colombia, en "*nodos corporativos*" que promueven e impulsan la integración funcional del mercado local a las dinámicas propias del fenómeno de la globalización económica, por lo cual han adquirido un papel fundamental para el crecimiento y desarrollo del aparato productivo nacional. Desde la expedición de la Ley 1004 de 2005 y de sus decretos reglamentarios 383 y 4051 de 2007, el número de zonas francas establecidas en el país, viene incrementándose de forma exponencial, ya que éstas pasaron de ser 10 en 2006, a más de 120 en el 2022, representando inversiones del orden de $48 billones de pesos[250]. Lo anterior, deja en evidencia la importancia que tiene el régimen franco para la economía local.

De hecho, Colombia es el país de América Latina que más zonas francas posee (ver Mapa 2). Según la Asociación de Zonas Francas de las Américas (AZFA)[251], en la región se han creado, al año 2022, un total de 421 zonas francas, siendo Colombia (28,7%) y República Dominicana (16,1%), los países que concentran la mayoría de zonas francas localizadas en Latinoamérica. Estas plataformas generan, además, cerca de 900.000 empleos directos en la región[252], tema en el que Colombia presenta importantes dificultades. En efecto, el régimen franco colombiano apenas ha producido, según datos del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (MINCIT)[253], 114.600 puestos de trabajo desde la expedición de la Ley 1004 de 2005; cifra muy inferior a la que registran, por ejemplo, países como Honduras (146.000), República Dominicana (140.000) y Brasil (120.000), los cuales tienen una menor cantidad de zonas francas operando dentro de sus límites político-administrativos[254].

Ahora bien, otro dato interesante para discutir sobre el tema en cuestión, es aquel que informa sobre el número de compañías instaladas en las zonas francas latinoamericanas. De acuerdo con el MINCIT[255], en Colombia hay registradas, al año 2022, 1.009 empresas que se benefician del régimen franco nacional, las cuales se dedican a múltiples actividades económicas de alto valor agregado; aspecto que ayuda a mejorar la oferta exportable del aparato productivo local. Sin embargo, al comparar este dato ofrecido por el MINCIT con otros similares pertenecientes

---

[249] ARÉVALO LUNA, Guillermo Alexander. Las zonas francas en Colombia: desarrollo empresarial y regional, 2009-2016. *Revista Apuntes del CENES*. 2019. Vol. 38, nro. 68, pp. 154-157

[250] PROCOLOMBIA & MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO. Directorio de zonas francas. Bogotá: PROCOLOMBIA & MINCIT, *s/f*. p. 10-18

[251] ASOCIACIÓN DE ZONAS FRANCAS DE LAS AMÉRICAS (AZFA). Un viaje por las zonas francas de Iberoamérica. Madrid: 2022. p. 1-2

[252] Ibid., p. 1

[253] COLOMBIA. MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO. Las inversiones de zonas francas ya acumulan los $44 billones. [En línea] [Consultado el 22 de Julio de 2022] [Disponible en Las inversiones de zonas francas ya acumulan los $44 billones | MINCIT - Ministerio de Comercio, Industria y Turismo], 2022.

[254] ASOCIACIÓN DE ZONAS FRANCAS DE LAS AMÉRICAS (2022). Op. Cit., p. 1

[255] COLOMBIA. MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO (2022). Op. Cit.

a los demás países de América Latina y el Caribe, la situación de Colombia vuelve a presentar algunas dificultades respecto al tema. En este sentido, llama la atención, por ejemplo, que las 68 zonas francas que funcionan en República Dominicana (ver Mapa 2), tengan instaladas 645 empresas[256]; esto es, cerca del 63,9% de los usuarios totales que operan en las zonas francas colombianas.

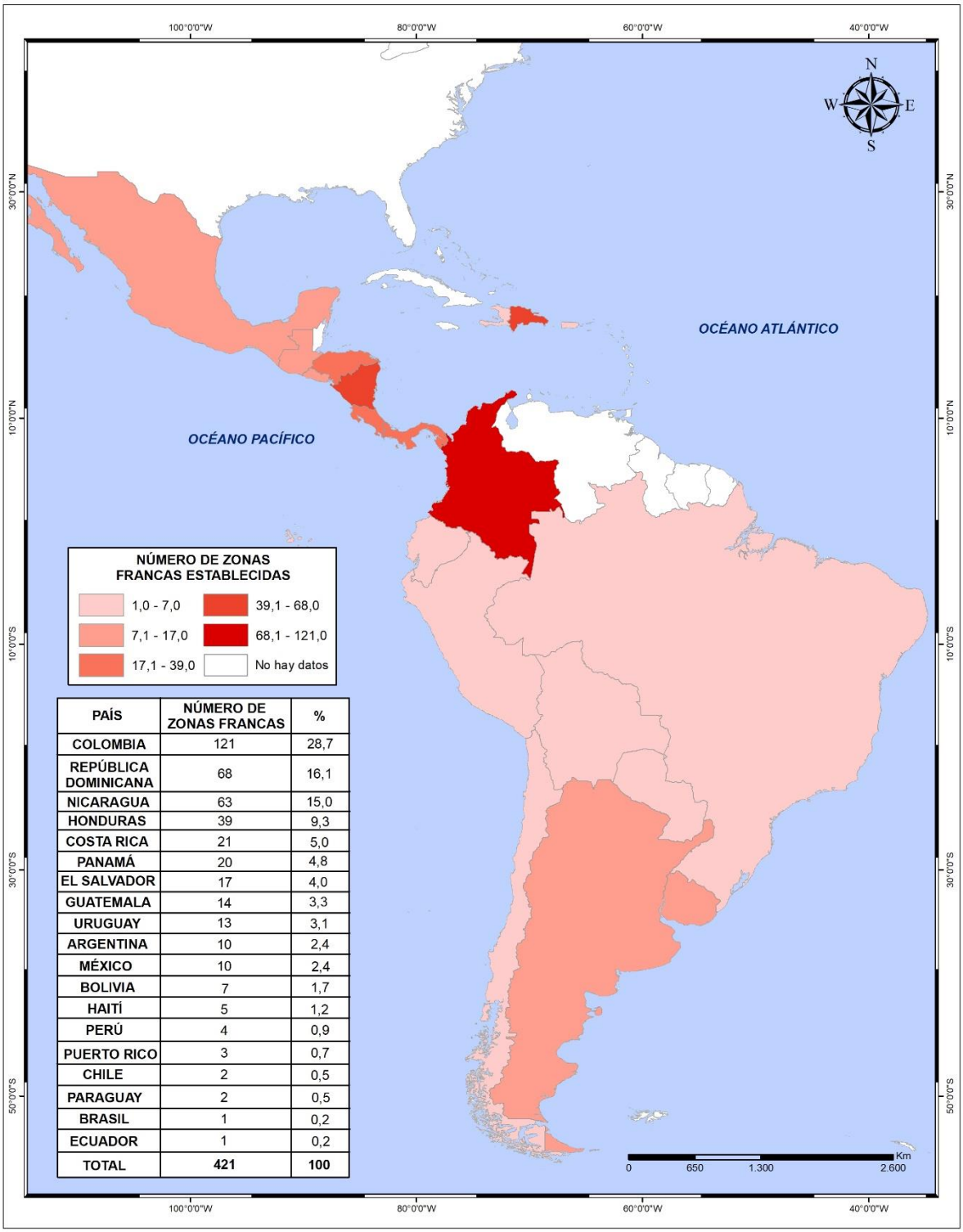
Si se analiza el caso de Honduras, por ejemplo, la situación es aún más llamativa. De acuerdo con la AZFA[257], en este país centroamericano operan alrededor de 39 zonas francas, en donde se encuentran instaladas 515 empresas que generan más de 146.000 empleos directos; hecho que deja en evidencia, en efecto, la desventaja que presenta Colombia en estos temas, a pesar de que cuenta con el mayor número de zonas francas de América Latina. Para solucionar este panorama, el Estado colombiano ha modificado en varias ocasiones el régimen franco del país, con el objetivo de flexibilizar los requisitos legales para la obtención de la declaratoria de zona franca, bajo el supuesto de que tal proceso ayudaría a atraer mayores volúmenes de inversión y, por tanto, contribuiría a generar más puestos de trabajo[258]. Sin embargo, las modificaciones que los diferentes gobiernos de turno han introducido al estatuto general de las zonas francas, han promovido la reducción de los "montos de inversión" y el "número de empleos" que deben ejecutar y ofrecer las empresas interesadas en operar bajo el régimen franco[259], particularidad que permite evidenciar una clara contradicción institucional por parte de las autoridades.

A pesar de las "problemáticas" descritas con anterioridad, no se puede negar el hecho de que las distintas zonas francas establecidas en el país, han mejorado sustancialmente la inserción mundial del mercado nacional, al facilitar la atracción y captación de nuevas inversiones tanto locales como extranjeras. Según datos del MINCIT[260], en Colombia funcionan, a la fecha, 121 zonas francas, de las cuales 42 (34,7%) son Zonas Francas Permanentes (ZFP) y 79 (65,3%) corresponden a Zonas Francas Permanentes Especiales (ZFPE). Estas plataformas se hallan localizadas principalmente en los departamentos de Bolívar, Cundinamarca, Antioquia, Bogotá y Valle del Cauca (ver Mapa 3). De acuerdo con Guillermo Arévalo[261], la mayoría de las zonas francas del país se instalan en aquellos territorios urbanos que cuentan con los parámetros de competitividad necesarios para la operación, valorización y extensión geográfica de las labores productivas que desarrollan las compañías beneficiarias del régimen franco.

---

[256] ASOCIACIÓN DE ZONAS FRANCAS DE LAS AMÉRICAS (2022). Op. Cit., p. 1-2
[257] Ibid., p. 1
[258] PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 278 (2021). Op. Cit., p. 30-40
[259] Ibid., p. 20-40
[260] COLOMBIA. MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO. Informe de zonas francas aprobadas. Bogotá: MINCIT, 2022. p. 8-9
[261] ARÉVALO LUNA, Guillermo Alexander (2019). Op. Cit., p. 157-158

Mapa 2. Zonas francas existentes en América Latina.



PAÍS	NÚMERO DE ZONAS FRANCAS	%
COLOMBIA	121	28,7
REPÚBLICA DOMINICANA	68	16,1
NICARAGUA	63	15,0
HONDURAS	39	9,3
COSTA RICA	21	5,0
PANAMÁ	20	4,8
EL SALVADOR	17	4,0
GUATEMALA	14	3,3
URUGUAY	13	3,1
ARGENTINA	10	2,4
MÉXICO	10	2,4
BOLIVIA	7	1,7
HAITÍ	5	1,2
PERÚ	4	0,9
PUERTO RICO	3	0,7
CHILE	2	0,5
PARAGUAY	2	0,5
BRASIL	1	0,2
ECUADOR	1	0,2
TOTAL	421	100

Fuente: Elaboración propia con base en AZFA (2022). Op. Cit. & MinCIT (2022). Op. Cit.

Como se puede observar en el Mapa 3, la mayoría de las zonas francas del país se encuentran ubicadas en Bolívar (14,9%), Cundinamarca (13,2%), Antioquia (10,7%), Valle (9,1%), Bogotá (7,4%) y Atlántico (7,4%); entidades territoriales que se caracterizan por presentar, entre otras cosas, amplias redes de interconexión vial, importantes aeropuertos, mano de obra altamente calificada, capacidad operativa para la producción de bienes y servicios de alto valor agregado, centros de investigación, disponibilidad de infraestructura portuaria, entre otros ítems. En este orden de ideas, se puede afirmar que la mayoría de las zonas francas se han establecido, por lo general, en los grandes territorios metropolitanos liderados por las ciudades de Bogotá, Cali, Cartagena, Medellín y Barranquilla, los cuales poseen todos los parámetros de competitividad mencionados con anterioridad.

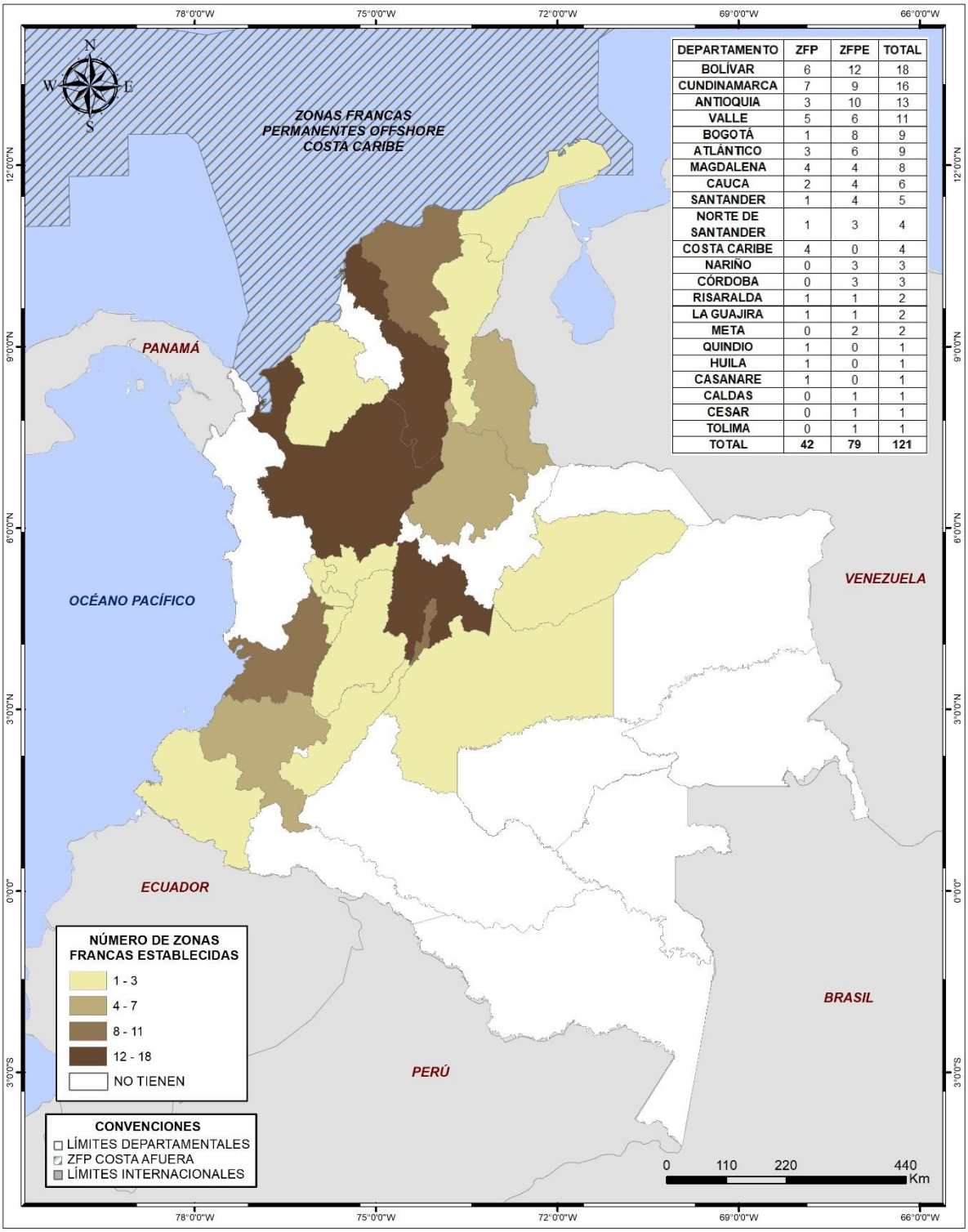
Al respecto, Arévalo[262] menciona que la mayoría de las compañías interesadas en operar bajo el régimen franco, buscan instalarse, precisamente, en aquellas zonas francas que se localizan en las grandes ciudades de Colombia, ya que éstas tienen un mercado interno de considerable tamaño, lo cual incentiva la creación de clústeres empresariales con la capacidad de competir y participar en los mercados mundiales. De ahí, que los territorios metropolitanos liderados por las urbes señaladas con anterioridad, se hayan convertido en los "polos" o espacios receptores de las diferentes inversiones – tanto domésticas como transnacionales – que se realizan en el país. En el Mapa 3, se puede observar, de igual forma, la inexistencia de zonas francas en los territorios locales que tradicionalmente se conocen como "periféricos"[263] – dígase, por ejemplo, Chocó, Putumayo, Amazonas, Guaviare, entre otros –; departamentos que se caracterizan por presentar serias dificultades en temas de carácter socioeconómico, tales como la ausencia de vías de interconexión regional y nacional, la poca disponibilidad de mano de obra calificada, la carencia de procesos productivos de alto valor agregado, etc.

En consecuencia, estos "territorios periféricos" no son atractivos para los inversionistas locales y transnacionales, debido a la falta de condiciones para la valorización de los capitales[264]. Para tratar de solucionar esta situación, el Estado colombiano ha impulsado una serie de iniciativas que buscan "llevar" más inversiones hacia aquellos departamentos que presentan dificultades respecto al tema. De hecho, el Programa de Transformación Productiva (PTP) establecido por el CONPES 3678 de 2010[265], tiene entre sus objetivos "estimular" la creación de zonas francas en las regiones más apartadas de Colombia, lo cual ayudaría a mejorar, según dicha iniciativa, el panorama económico de estos territorios. Sin embargo, el PTP aún no logra materializar las diferentes políticas que se "trazaron" para atender esta problemática nacional. De acuerdo con Arévalo[266], la distribución actual que enseñan las zonas francas reafirma y consolida la enorme disparidad regional que tiene el país en temas económicos y sociales.

---

[262] ARÉVALO LUNA, Guillermo Alexander (2019). Op. Cit., p. 157-160
[263] Ibid., p. 161-162
[264] Ibid., p. 163
[265] COLOMBIA. CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. Documento 3678 (2010). Op. Cit., p. 10-20
[266] ARÉVALO LUNA, Guillermo Alexander (2019). Op. Cit., p. 151-152

Mapa 3. Distribución espacial de las zonas francas que operan en Colombia.



DEPARTAMENTO	ZFP	ZFPE	TOTAL
BOLÍVAR	6	12	18
CUNDINAMARCA	7	9	16
ANTIOQUIA	3	10	13
VALLE	5	6	11
BOGOTÁ	1	8	9
ATLÁNTICO	3	6	9
MAGDALENA	4	4	8
CAUCA	2	4	6
SANTANDER	1	4	5
NORTE DE SANTANDER	1	3	4
COSTA CARIBE	4	0	4
NARIÑO	0	3	3
CÓRDOBA	0	3	3
RISARALDA	1	1	2
LA GUAJIRA	1	1	2
META	0	2	2
QUINDIO	1	0	1
HUILA	1	0	1
CASANARE	1	0	1
CALDAS	0	1	1
CESAR	0	1	1
TOLIMA	0	1	1
TOTAL	42	79	121

Fuente: Elaboración propia con base en MinCIT (2022). Op. Cit.

Como se mencionó con anterioridad, la mayoría de las zonas francas que funcionan en el país, corresponden a ZFPE (65,3%), las cuales han venido experimentando, en efecto, un acelerado crecimiento desde la expedición del Decreto 4051 de 2007[267]. En términos generales, las ZFPE se dedican a actividades productivas asociadas con la fabricación de bebidas, pulpa de papel, cosméticos, biocombustibles, azúcar procesada, servicios de salud, actividades portuarias, call centers, entre otras. Según datos del MINCIT[268], las ZFP y las ZFPE han realizado inversiones acumuladas del orden de $48 billones de pesos; cifra que "demuestra" la importancia que tiene el régimen franco para la economía nacional. Un aspecto clave que se debe precisar, es aquel relacionado con las ZFP "offshore" o "costa afuera" que operan en el Mar Caribe (ver Mapa 3). Al año 2022, existen 4 ZFP de este tipo funcionando en Colombia, las cuales están a cargo de las compañías extranjeras Anadarko Petroleum Corporation de Estados Unidos, Petrobras de Brasil, Noble Energy de Estados Unidos y Shell Energy de Reino Unido[269].

Estas ZFP offshore se dedican, como su nombre lo indica, a la evaluación técnica, exploración y producción de hidrocarburos costa afuera. Se debe anotar que estas actividades productivas se concentran en el Mar Caribe, debido a las "condiciones geoquímicas" que posee el sustrato material (roca) de tal cuerpo de agua, lo cual facilita la extracción de los productos energéticos de interés económico – dígase, por ejemplo, petróleo y gas –[270]. En cuanto a las exportaciones que registraron en 2021 las distintas zonas francas del país, se puede decir que éstas tuvieron un valor del orden de US$2.777 millones*; dato que representa, según el DANE[271], el 6,7% de las exportaciones totales que realizó el país durante tal periodo**. Ampliando la discusión sobre este tema, las ZFPE representaron el 50,1% de las exportaciones que desarrollaron las zonas francas en el año 2021; mientras que las ZFP alcanzaron una participación del 47,1% en dicho indicador. Ahora bien, los principales destinos internacionales de las exportaciones realizadas por las diferentes zonas francas en 2021, fueron Estados Unidos (40,6%), Puerto Rico (13,9%), India (7,3%), Ecuador (6,4%) y Perú (3,9%)[272].

Para el registro de las importaciones que realizan las zonas francas, el DANE ha desarrollado, junto con el MINCIT, una metodología especial que permite el seguimiento estadístico de tales operaciones comerciales. Como se mencionó en apartados anteriores, el Decreto 971 de 1993

---

[267] ARÉVALO LUNA, Guillermo Alexander (2019). Op. Cit., p. 159
[268] COLOMBIA. MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO (2022). Op. Cit.. p. 1-9
[269] Ibid., p. 4
[270] CHICACAUSA NIÑO, Jhonatan Alexander. Exploración y explotación costa afuera en Colombia: expectativas, retos, ventajas y desventajas. Trabajo de grado para optar por el título de Ingeniero Eléctrico. Bogotá: Universidad de los Andes, 2014. p. 64-70
(*) Estas cifras de comercio exterior están categorizadas bajo la cláusula FOB ("Free On Board"), la cual se utiliza para las operaciones comerciales en las que el transporte de los productos se realiza en barco, ya sea marítimo o fluvial. Este tipo de cláusula se emplea para referirse solamente a las exportaciones.
[271] DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (DANE). Boletín técnico sobre el comercio exterior y movimiento de mercancías de zonas francas año 2021. Bogotá: DANE, 2022. p. 4-7
(**) Estas exportaciones de zonas francas solo hacen referencia a aquellas operaciones comerciales que desarrollan estas plataformas con los mercados internacionales.
[272] Ibid., p. 5-7

definió que la entrada de cualquier producto proveniente de otro país a una zona franca, no se considera como "*importación*" para efectos de la no causación de impuestos aduaneros[273]. No obstante, el DANE sí le otorga dicho calificativo a este tipo de operación, aunque solamente lo hace para fines estadísticos. Aclarado este punto, se puede mencionar que, para el año 2021, las zonas francas registraron importaciones por un valor cercano a los US$1.678 millones*, lo cual representó el 3,0% de las importaciones totales que realizó el país durante tal periodo[274]. En este ítem, las ZFP obtuvieron un índice de participación del 56,9%; mientras que las ZFPE representaron el 43,5% de las importaciones que desarrollaron las zonas francas en el 2021.

Las mercancías o materias primas importadas por las zonas francas en el año 2021, provenían principalmente de Estados Unidos (35,3%), China (12,4%), India (9,9%) y Alemania (6,5%)[275]. Se debe resaltar que el DANE y el MINCIT han desarrollado un método estadístico para medir los movimientos de mercancías que realizan las zonas francas con el TAN, el resto del mundo y entre usuarios del régimen franco. Bajo el calificativo de "*ingresos y salidas totales*", el DANE ha podido cuantificar todas las operaciones comerciales que llevan a cabo las ZFP y las ZFPE. En este orden de ideas, y complementando las cifras dadas con anterioridad, se puede anotar que, durante el año 2021, las operaciones aduaneras asociadas con el ingreso de mercancías procedentes desde el TAN a una zona franca específica, sumaron un valor total de US$19.465 millones[276], siendo la operación aduanera que registró el mayor índice de participación durante el periodo de evaluación.

En cuanto a la *salida total de mercancías*, la operación aduanera que obtuvo el mayor nivel de participación, fue aquella relacionada con la introducción al TAN de bienes procedentes desde una zona franca específica, la cual alcanzó un valor del orden de US$25.138 millones[277]. Como se puede observar, las distintas zonas francas que operan en el país, han facilitado, en efecto, la integración del mercado nacional a las dinámicas transfronterizas que impulsa el fenómeno de la globalización económica; particularidad que permite evidenciar, de una forma preliminar, que el Estado colombiano está inmerso en las lógicas multiescalares que configuran a la nueva realidad metapolitana, dado que la mayoría de las zonas francas se localizan en los principales territorios metropolitanos del país y, además, tienen conexiones funcionales con los mercados globales más importantes del planeta Tierra.

---

[273] PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 971 (1993). Op. Cit., p. 2-4

[(*)] Estas cifras correspondientes a las importaciones realizadas por las distintas zonas francas en el año 2021, están categorizadas bajo la cláusula CIF (Cost, Insurance, Freight), la cual se utiliza para aquellas operaciones comerciales en las que el precio de venta de los productos negociados, incluye el costo de las mercancías, el transporte marítimo o fluvial de éstas y el "seguro" que cubre dichas actividades. Por lo general, la cláusula CIF se utiliza para las importaciones de bienes y servicios.

[274] DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (2022). Op. Cit., p. 11-15

[275] Ibid., p. 14

[276] Ibid., p. 21-24

[277] Ibid., p. 25-27

CAPÍTULO VI. PROCESO DE FORMACIÓN Y CONSOLIDACIÓN DEL ARCHIÉLAGO METROPOLITANO EN EL MUNICIPIO DE PALMIRA: ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y PRINCIPALES TENDENCIAS DE EVOLUCIÓN

Este capítulo tiene como finalidad desarrollar el objetivo específico número dos formulado con anterioridad. Por lo tanto, este apartado buscará evidenciar la formación del patrón morfológico de *archipiélago metropolitano* en el municipio de Palmira. Para ello, se plantean tres subíndices de trabajo: en primer lugar, la investigación se centrará en describir los antecedentes históricos del proceso de configuración del *archipiélago metropolitano* en la zona de estudio; en segundo ítem, se elaborará un análisis multitemporal sobre el área construida del municipio de Palmira entre los años de 1990 y 2021, con el fin de evidenciar la conformación del patrón morfológico descrito anteriormente; y, por último, el documento se concentrará en identificar y caracterizar los cinco tipos de *dispositivos de la globalización* ubicados en el municipio de Palmira. En este sentido, se puede decir que este subíndice permitirá comprobar, entre otras cosas, que la Zona Franca del Pacífico es un "*nodo de actividad transnacional*" que se encuentra insertado dentro de una estructura territorial a la manera de *archipiélago*; aspecto que cumpliría, en efecto, uno de los parámetros constitutivos de la "*metápolis planetaria*".

6.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL PROCESO DE CONFIGURACIÓN DEL PATRÓN MORFOLÓGICO DE ARCHIPIÉLAGO METROPOLITANO EN EL MUNICIPIO DE PALMIRA

Este subíndice tiene como objetivo presentar los antecedentes socio-históricos del proceso de formación del *archipiélago metropolitano* en el municipio de Palmira. Para lograr tal propósito, la investigación caracterizará tres acontecimientos socioeconómicos de gran impacto regional: en primer término, se abordará el eje comercial Buenaventura-Cali-Palmira, el cual permitió la articulación del incipiente mercado local a los circuitos económicos de ámbito internacional; en segundo lugar, se discutirá el fortalecimiento de la industria cañera en el municipio de Palmira a lo largo del siglo pasado, haciendo énfasis en el papel que desempeñó el recién inaugurado ingenio Manuelita en el proceso de urbanización de tal entidad territorial; y, por último, se hará una descripción de las diferentes empresas y equipamientos regionales que se comenzaron a localizar en el municipio de Palmira a partir de la década de 1950, y que ayudaron a consolidar el proceso de metropolización originado entre dicho municipio y la capital del Valle del Cauca.

6.1.1. Sobre el eje comercial Buenaventura-Cali-Palmira: inicios y consolidación

Según Aprile-Gniset[278], las actividades agrícolas permitieron la emergencia y consolidación de los diferentes asentamientos que hoy en día hacen parte del departamento del Valle del Cauca. Los primeros centros poblados de carácter regional, se establecieron, en su mayoría, a lo largo del valle geográfico del río Cauca, debido a las condiciones ambientales que presentaba dicha área – dígase, por ejemplo, existencia de una diversidad de fuentes hídricas, disponibilidad de tierras fértiles, una topografía relativamente plana, entre otras –. Gracias al hallazgo de varias

[278] APRILE-GNISET, Jacques. La ciudad colombiana. Vol. 4. Cali: Universidad del Valle, 2010. p. 373-375

piezas y herramientas arqueológicas en Coronado, Malagana y El Bolo, se tiene conocimiento que en el territorio municipal de Palmira, habitaron algunas tribus indígenas desde el siglo 500 a. C., destacándose los Pijaos, Caparí, Putimaes, Chinches, Aují y Anapoimas[279]. En términos generales, estas culturas indígenas se dedicaban a actividades económicas relacionadas con la explotación aurífera y la producción de panela[280]. Con la llegada de los europeos al territorio vallecaucano a principios del siglo XVI, tales labores productivas se consolidaron en el entorno regional, constituyéndose en el principal renglón de la economía del suroccidente colombiano.

En el caso del municipio de Palmira, conocido por aquellos años como Llanogrande, su origen se encuentra relacionado con la aparición de varias haciendas productivas dispersas por todo el territorio, las cuales limitaban con las ciudades señoriales de Buga y Cali. Durante la época de la colonia española, la mayoría de las personas de Llanogrande se dedicaban a actividades agropecuarias relacionadas con la producción de tabaco, aguardiente, cereales, azúcar, carne de res, entre otras[281]. Para llevar a cabo dichas labores productivas, los españoles utilizaron a las comunidades indígenas como "mano de obra primaria", sometiéndolas a intensas jornadas de trabajo que provocaron la muerte de una gran parte de los individuos pertenecientes a estos grupos poblacionales. Este hecho, junto con la aparición de nuevas enfermedades, originó una profunda crisis demográfica que disminuyó el número de indígenas en la región[282]. La solución a este problema fue la incorporación de mano esclavizada a las haciendas de Llanogrande*.

Con la apertura de los distritos mineros del Chocó en el siglo XVII, se aumentó la demanda de alimentos y de mano de obra esclavizada en la región del pacífico colombiano, lo cual favoreció a las diferentes haciendas productivas de Llanogrande, ya que éstas lograron incrementar, de forma exponencial, la producción de granos, tabaco, aguardiente, mieles y carne; mercancías que eran comercializadas no solo en Buenaventura y el Chocó, sino también en otros territorios de Colombia como Antioquia, Panamá, Popayán y Santafé de Bogotá[283]. El desarrollo de estas actividades productivas, convirtieron a Llanogrande en el epicentro económico de la subregión del Cauca, por lo que sus tierras comenzaron a adquirir un papel estratégico para el "progreso" de Cali y Buga; ciudades que se "disputaban" el control político-administrativo de Llanogrande. En 1825, y tras la obtención de la independencia definitiva de Colombia, el General Francisco de Paula Santander reglamentó la Ley 23 de 1823, la cual definió, entre otras cosas, la división

---

[279] CÁMARA DE COMERCIO DE PALMIRA. Anuario estadístico de Palmira: aspectos históricos y geográficos del municipio de Palmira. Palmira: CCP, 2013. p. 3

[280] FALLA GUTIÉRREZ, Marcela, *et al*. Un modelo físico de Ordenamiento Territorial para el Valle del Cauca a partir de su sistema de ciudades. Cali: Gobernación del Valle & Universidad San Buenaventura, 2009. p. 44-45

[281] VALENCIA LLANO, Alonso. Palmira: historia, desarrollo económico e identidad cultural. Cali: Programa Editorial de la Universidad del Valle, 2019. p. 11-15

[282] Ibid., p. 35-39

[(*)] Se debe resaltar que antes de la consolidación de las haciendas como "*unidades productivas*", existía la figura de la estancia, cuya definición más aceptada afirma que se trataba de grandes extensiones de tierra pertenecientes a un solo propietario – encomendero –, y en donde se desarrollaban, de una forma extensiva, determinadas actividades de explotación agropecuaria.

[283] VALENCIA LLANO, Alonso (2019). Op. Cit., p. 38

territorial del departamento del Cauca, y en donde Palmira adquirió el carácter de cantón junto con Buga, Cali, Caloto, Almaguer y Roldanillo.

A pesar de las consecuencias sociales y económicas que dejó la batalla por la independencia, el recién nombrado cantón de Palmira siguió teniendo un buen dinamismo económico, ya que los empresarios de la época aprovecharon al máximo las condiciones tanto ambientales como sociales que ofrecía el territorio caucano. En particular, la existencia de varios núcleos urbanos en el margen derecho del río Cauca – Buga, Tuluá y Cartago –, impulsó y facilitó la distribución y comercialización de los productos agropecuarios que las haciendas de Palmira producían en sus terrenos. Estas particularidades permitieron que el cantón de Palmira se convirtiera en un lugar estratégico para la economía del departamento del Cauca, lo cual ocasionó, además, un fuerte crecimiento demográfico en dicho cantón, ya que Palmira pasó de tener 7.176 habitantes en 1851, a más de 22.877 en 1870[284]; esto es, un crecimiento poblacional del orden de 218,8%, superando incluso a Cali que contaba con 22.036 habitantes en tal periodo[285].

De hecho, Aprile-Gniset[286] menciona que el cantón de Palmira adquirió, en la década de 1870, una complejidad socioespacial que lo colocan al nivel de los centros urbanos más tradicionales del suroccidente de Colombia, tales como Popayán, Buga y Cali. Según Alonso Valencia[287], el acelerado crecimiento demográfico que experimentó Palmira entre 1851 y 1870, se encuentra asociado especialmente con la producción intensiva del cultivo del tabaco; actividad que atrajo a una diversidad de productores locales y extranjeros a la próspera ciudad de Palmira, quienes empezaron a participar en dicha labor a través de su vinculación contractual con las haciendas de la zona. El tabaco palmirano era exportado a los mercados de Londres y Hamburgo, donde adquirió gran fama por su calidad. Para “mantener” y “mejorar” la exportación de este producto, se inaugura, en 1869, la Sociedad de Fomento Industrial del Estado Soberano del Cauca, cuya operación permitió la propagación y consolidación del cultivo del tabaco por todo el territorio[288].

Ahora bien, el dinamismo económico que generaba el cultivo del tabaco en Palmira y la región, dejó en evidencia la necesidad de mejorar la conectividad vial entre los núcleos urbanos de la zona plana del valle geográfico del río Cauca con el puerto marítimo de Buenaventura. En este orden de ideas, las autoridades y los empresarios locales buscaron consolidar el eje comercial del pacífico colombiano, el cual articulaba, de forma deficiente, a las poblaciones de Panamá, Buenaventura, Cali y Palmira[289]. Por dicho corredor funcional transitaban, a lomo de mula, los productos agrícolas que exportaban las diferentes haciendas de Palmira y del norte del Estado del Cauca. Así mismo, por este eje se movilizaban todas las mercancías que los comerciantes regionales importaban desde Alemania y el Reino Unido. Sin embargo, tal corredor económico se veía obstaculizado por la falta de vías de comunicación más modernas y eficientes, aspecto

[284] Ibid., p. 99-100
[285] Ibid., p. 100
[286] APRILE-GNISET, Jacques (2010). Op. Cit., p. 394
[287] VALENCIA LLANO, Alonso (2019). Op. Cit., p. 101-102
[288] Ibid., p. 103-104
[289] APRILE-GNISET, Jacques (2010). Op. Cit., p. 394-395

que dificultó seriamente la inserción de la economía local a los mercados globales de la época. De hecho, la ausencia de pasos carreteables no sólo afectó los planes que tenían los distintos gobiernos de turno para articular la región a los circuitos económicos de carácter mundial, sino que también impedía la adecuada interconexión entre los centros urbanos del entorno estatal.

Según Ramírez[290], la falta de vías de comunicación en el Estado del Cauca* fue un asunto que siempre preocupó tanto a las autoridades gubernamentales como a las élites regionales. Para tratar de solucionar tal problemática, los gobiernos de turno expidieron, a lo largo del siglo XIX, una serie de leyes y decretos que otorgaban privilegios tributarios y concesiones para aquellas compañías que se comprometieran a diseñar y construir vías en la región; sin embargo, estas iniciativas no tuvieron muchos avances al respecto[291]. La ausencia de un paso carreteable que comunicara a Palmira y a Cali con el puerto de Buenaventura, no solo dificultaba la integración comercial de la región con la sociedad global, sino también con el mercado doméstico o local, por lo cual se debía atender esta situación de una manera urgente. En este punto, vale la pena anotar que la naciente élite caucana, participó activamente en los procesos de planificación de las diferentes iniciativas que tenían como fin mejorar y construir vías de interconexión regional; hecho que les otorgó a estas personas un importante poder decisorio sobre el acontecer de la vida pública local.

De acuerdo con los planteamientos de Aprile-Gniset[292], esta nueva élite regional se encontraba conformada, en su mayoría, por ilustres empresarios extranjeros que arribaron a las tierras de Palmira y Cali a través del puerto de Buenaventura. Estas personas provenían de países como Alemania, Estados Unidos, Rusia y Reino Unido, quienes se dedicaron a diferentes actividades productivas asociadas con la importación y exportación de productos agrícolas, en especial de tabaco, azúcar, café, quina y añil. En este sentido, se pueden destacar, por ejemplo, Santiago Eder, Karlman Hauer Simmonds, Theodore Schmidt, Max Blum, Herman Blum, William Norris, Ludwig Fischer, entre otros. Estos empresarios establecieron, en la década de 1850, una serie de casas comerciales en diferentes asentamientos del Estado Soberano del Cauca. En el caso de Palmira, estas casas se localizaron en torno a la plaza principal de tal centro urbano, lo cual impulsó un fuerte proceso de urbanización de carácter compacto y concéntrico.

Según Aprile-Gniset[293], tal fenómeno de urbanización incrementó los precios del suelo urbano en Palmira, dando origen a una especulación inmobiliaria en la que Santiago Eder desempeñó un papel fundamental. En 1893, Eder fundó la “Sociedad Constructora de Palmira”, cuya tarea principal era comprar tierras ubicadas en el centro de tal asentamiento, con el fin de venderlas

---

[290] RAMÍREZ ORREGO, Ella Nhoris. Valle del Cauca: aspectos de su proceso de configuración regional en el contexto republicano. Tesis de maestría para optar por el título de Magíster en Historia. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, 2011. p. 33-35

[(*)] A partir de la expedición de la Constitución Política de Rionegro en 1863, se establecieron un total de nueve estados soberanos agrupados bajo el nombre de los Estados Unidos de Colombia. El Estado del Cauca era el de mayor extensión territorial.

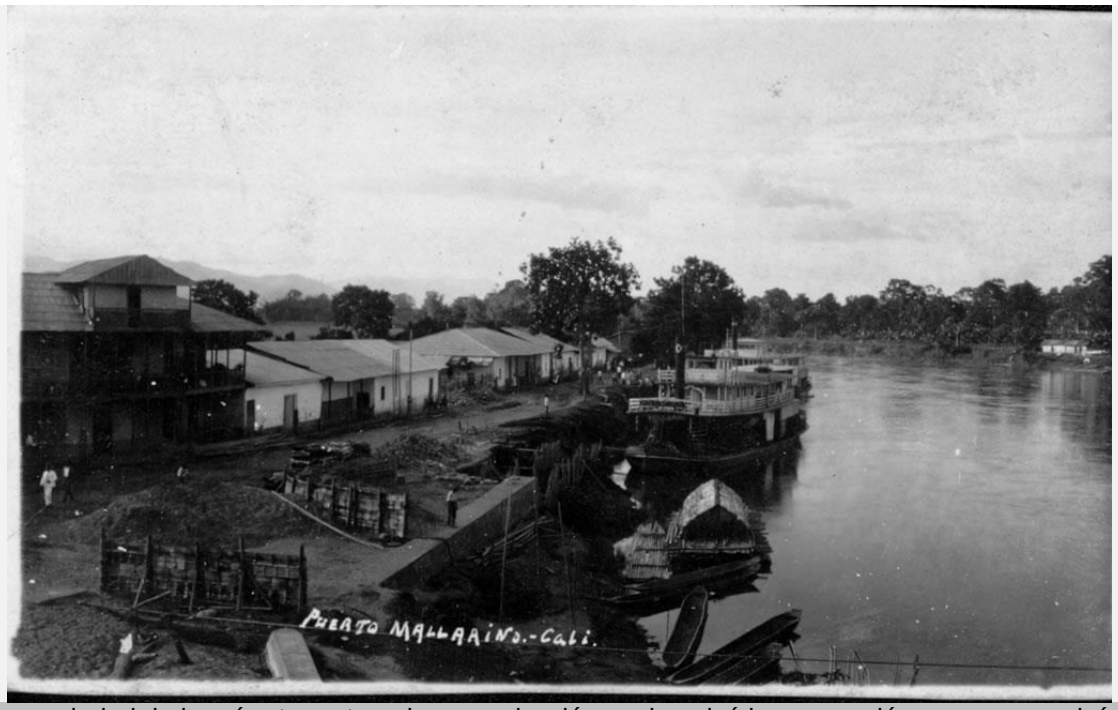
[291] RAMÍREZ ORREGO, Ella Nhoris (2011). Op. Cit., p. 35-37

[292] APRILE-GNISET, Jacques (2010). Op. Cit., p. 376-379

[293] Ibid., p. 380

a precios más elevados. De hecho, el consulado comercial de los Estados Unidos de América, funcionó en uno de los tantos predios que vendió el empresario mencionado con anterioridad. A finales del siglo XIX, el dinamismo económico regional se veía obstaculizado por la ausencia de vías de comunicación, lo cual dificultaba, de manera directa, las actividades de importación y exportación que se realizaban a través del eje comercial Buenaventura-Cali-Palmira. Ante el poco avance que tenían los distintos proyectos de infraestructura vial, un grupo de empresarios liderados por Santiago Eder, K. Simmonds y Ulpiano Lloreda, impulsa, en 1882, la navegación a vapor por el río Cauca (ver Ilustración 1).

Ilustración 1. Registro fotográfico de Puerto Mallarino en Cali.



Ante la precariedad de las vías terrestres de comunicación, se impulsó la navegación a vapor por el río Cauca, la cual permitió desarrollar, de una manera más ágil, las distintas actividades económicas que se realizaban a través del eje comercial Buenaventura-Cali-Palmira. A lo largo del río Cauca, se establecieron varios puertos de embarque y desembarque de mercancías y personas – según Galindo[294], se crearon un total de 24 puertos desde Anacaro (Cartago) hasta La Bolsa (sur de Juanchito) –. Uno de ellos, fue Puerto Mallarino localizado en la ciudad de Cali, el cual se convirtió en el principal nodo de transporte para movilizar e intercambiar bienes y personas entre Cali y Palmira. La presencia de este puerto, incentivó la aparición de una serie de actividades complementarias, tales como talleres de reparación, sitios de recreación, discotecas, etc.

Fuente: Elaboración propia con base en GALINDO DÍAZ, Jorge (2003). Op. Cit., p. 28-32 & BIBLIOTECA DEPARTAMENTAL JORGE GARCÉS BORRERO. Archivo fotográfico y fílmico del Valle del Cauca. [En línea] [Consultado el 15 de Agosto de 2021] [Disponible en Archivo Fotográfico y Fílmico (bibliovalle.gov.co)].

[294] GALINDO DÍAZ, Jorge. Arquitectura, industria y ciudad en el Valle del Cauca: tipos y técnicas (1917-1945). Cali: Universidad del Valle, 2003. p. 29

Para complementar la navegación a vapor por el río Cauca, las autoridades locales impulsaron la construcción de una serie de caminos de herradura, con la finalidad de facilitar la distribución de las diferentes mercancías que llegaban a los "puertos de embarque" establecidos a lo largo del afluente hídrico. Según Alonso Valencia[295], el cantón de Palmira se convirtió, en la década de 1880, en uno de los principales centros de acopio del "Gran Cauca", gracias a la existencia de múltiples bodegas en los sitios conocidos como Paso del Comercio y Paso de La Torre. Así mismo, se debe mencionar que algunos empresarios regionales crearon varias "compañías de navegación", las cuales permitieron la introducción de los famosos vapores – "*Sucre*", "*Caldas*" y "*Cauca*" por ejemplo –. Sin embargo, el río Cauca sólo era navegable durante seis meses al año, dado que en temporadas de lluvias el cauce crecía a niveles muy altos, lo cual interrumpía el normal desarrollo de las distintas actividades económicas que se realizaban en la región.

De hecho, varias embarcaciones naufragaron en las aguas del río Cauca, tales como el "*vapor Cauca*", el cual se hundió frente a la ciudad de Tuluá en 1896[296]. Ante este complejo panorama, las autoridades y los empresarios regionales impulsaron, de forma simultánea, la construcción de vías férreas de comunicación, con el objetivo de conectar a los principales centros urbanos del valle geográfico del río Cauca – Cali y Palmira – con el puerto de Buenaventura. En 1872, se expide la Ley 66 que autorizó las obras de diseño y construcción del Ferrocarril del Pacífico, cuyo nodo central estaría localizado en Buenaventura[297]. La primera fase de este proyecto de infraestructura, inició en septiembre de 1878 y finalizó en 1915 cuando el ferrocarril arribó a la capital del recién creado departamento del Valle*. En el caso del municipio de Palmira, el tren llegó en 1917 (ver Ilustración 2), lo cual permitió la articulación e integración económica de los principales centros urbanos de la región.

Según Ramírez Orrego[298], la construcción del Ferrocarril del Pacífico se impulsó con el objetivo de conectar la economía nacional a los flujos transfronterizos de la época. Con la apertura del canal de Panamá en 1914, se hizo más evidente la necesidad de que el país contara con una amplia red de ferrocarriles, esto con el propósito de aprovechar todas las ventajas económicas que el canal iba a traer para el puerto de Buenaventura[299]. De ahí, que los más interesados en impulsar y presionar la construcción de vías férreas, fueran los empresarios locales vinculados al eje importador-exportador de Buenaventura-Cali-Palmira, dadas las posibilidades que éstos tenían de ampliar sus negocios internacionales con otros mercados alrededor del mundo. Esta situación incentivó, a nivel regional, la aparición de pequeños y medianos núcleos de actividad corporativa a lo largo de algunas líneas ferroviarias ubicadas en Cali, Yumbo y Palmira, lo cual

---

[295] VALENCIA LLANO, Alonso (2019). Op. Cit., p. 101-102
[296] GALINDO DÍAZ, Jorge (2003). Op. Cit., p. 28-29
[297] Ibid., p. 29
[(*)] La construcción de la línea férrea que conectó a Buenaventura y Cali, no estuvo exenta de dificultades. Algunos de los principales problemas que afrontó dicha obra de infraestructura fueron, en su orden, las difíciles condiciones topográficas de la región, el incumplimiento y los cambios sucesivos de contratistas, los problemas de financiación nacional, el abandono temporal de las obras debido a las guerras civiles, la inestabilidad política del país en tales años, entre otros asuntos.
[298] RAMÍREZ ORREGO, Ella Nhoris (2011). Op. Cit., p. 92-93
[299] Ibid., p. 94

estimuló, por un lado, distintos procesos de especialización productiva en el departamento del Valle; y, por el otro, un fenómeno de expansión urbana que aumentó el área construida de los principales municipios de la región.

Ilustración 2. Inauguración de la estación del ferrocarril en Palmira.



El ferrocarril arribó por primera vez al municipio de Palmira en 1917, lo cual consolidó el eje comercial Buenaventura-Cali-Palmira. En los primeros años de funcionamiento de este medio de transporte, la navegación a vapor por el río Cauca desempeñó un papel complementario, permitiendo el desarrollo de las distintas actividades económicas de la región. De acuerdo con Ramírez Orrego[300], el Ferrocarril del Pacífico alcanzó a movilizar, en 1938, el 34,0% del total de las mercancías – extranjeras y locales – que transportaba Ferrocarriles Nacionales; datos que demuestran, en efecto, la importancia que adquirió el puerto de Buenaventura para la economía colombiana. Se debe mencionar que, en 1910, se inauguró el tranvía a vapor en la ciudad de Cali, el cual conectaba a Puerto Mallarino con el centro de la capital del Valle. En este lugar, las mercancías que llegaban a través del río Cauca eran "preparadas" para su transporte hacia Buenaventura.

Fuente: Elaboración propia con base en RAMÍREZ ORREGO, Ella Nhoris (2011). Op. Cit., p. 93-99 & BIBLIOTECA DEPARTAMENTAL JORGE GARCÉS BORRERO (1917). Op. Cit.

Una vez que el Ferrocarril del Pacífico llegó al norte del departamento del Valle, se desestimó paulatinamente la navegación a vapor por el río Cauca, debido a las *ventajas competitivas* que ofrecía la red de líneas ferroviarias del país – reducción de costos asociados con el transporte de las mercancías, disminución del tiempo de movilización de los productos, menores riesgos

[300] Ibid., p. 98

para el traslado y distribución de los artículos, entre otras –. De igual forma, la construcción de importantes carreteras de interconexión regional en las primeras décadas del siglo XX, terminó con la navegación a vapor por el río Cauca. En este punto, se puede destacar, por ejemplo, la Carretera Central del Valle, la cual fue construida entre los años 1917 y 1927[301]. Esta vía buscó conectar a los municipios localizados en la banda oriental del río Cauca con la ciudad de Cali. En 1926, la Asamblea Departamental aprobó la construcción de la recta Cali-Palmira mediante la Ordenanza No. 16, esto con la finalidad de reducir los tiempos de movilización entre los dos asentamientos más importantes del Valle del Cauca[302].

Se debe anotar que, desde el año 1868, existía un camino carreteable entre Cali y Palmira, el cual fue diseñado por el ingeniero inglés Robert Black White[303]. Sin embargo, esta vía solo era transitable en verano, dado que en temporadas de lluvias tal camino se inundaba por completo. Los "estudios de factibilidad" de la recta Cali-Palmira también incluyeron la construcción de un puente a la altura del sector conocido como Paso del Comercio[304], cuya inauguración se realizó en el año 1951. De igual manera, la Asamblea Departamental expidió, en 1926, la Ordenanza No. 10, la cual aprobó la construcción de la vía Cali-Buenaventura a través de Anchicayá. Este proyecto de infraestructura fue objeto de diversas críticas por parte de ciertos funcionarios del Estado, quienes rechazaron el trazado final que iba a tener tal vía de interconexión regional[305]. A pesar de estos inconvenientes, la obra fue terminada en 1945 e inaugurada oficialmente un año más tarde. Con el mejoramiento de la malla vial y férrea del departamento, las autoridades regionales lograron impulsar y consolidar el dinamismo económico del eje Buenaventura-Cali-Palmira, lo cual propició la aparición de una serie de núcleos industriales en algunos municipios del Valle; compañías que aprovecharon los beneficios que Colombia otorgaba en el marco de la estrategia ISI (ver subíndice 5.1.1.).

En el transcurso de la década de 1950, se hace evidente la decadencia del sistema ferroviario de Colombia, hecho que se puede explicar por el aumento del número de carreteras en el país. A este panorama, se le sumarían las recomendaciones que realizó la Misión Currie a mediados del siglo XX, la cual fue liderada por el economista canadiense Lauchlin Bernard Currie (1902-1993). Este grupo de profesionales, auspiciados por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento – hoy en día BM –, recomendó al Estado no continuar con la construcción de líneas ferroviarias, debido a los altos costos que representaba para el país su mantenimiento. En este orden de ideas, la Misión Currie manifestó que la mejor herramienta para impulsar el desarrollo económico de Colombia, era la construcción de una amplia red primaria de carreteras locales, cuyo trazado permitiera "conectar" los principales centros de abastecimiento y de consumo del

---

[301] BENÍTEZ, Diana Patricia; CARDONA BECERRA, María Lily & ABADÍA QUINTERO, Carolina. Hitos históricos en el centenario de la creación de la Asamblea del Departamento del Valle del Cauca. Cali: Universidad del Valle & Asamblea Departamental del Valle, 2011. p. 52-53
[302] Ibid., p. 71-72
[303] VALENCIA LLANO, Alonso (2019). Op. Cit., p. 101
[304] BENÍTEZ, Diana Patricia; CARDONA BECERRA, María Lily & ABADÍA QUINTERO, Carolina (2011). Op. Cit., p. 71
[305] RAMÍREZ ORREGO, Ella Nhoris (2011). Op. Cit., p. 109-111

país. Bajo estas directrices, los gobiernos de turno comenzaron a financiar, junto con la banca internacional, distintos proyectos de infraestructura vial en varios departamentos de Colombia, entre ellos el Valle del Cauca. De hecho, el mejoramiento de la malla vial de la región, provocó que importantes empresas – tanto nacionales como extranjeras – se localizaran en torno a las principales vías de interconexión supramunicipal[306]; fenómeno que se presentó especialmente en los municipios que hacen parte del área metropolitana de la ciudad de Cali.

6.1.2. Fortalecimiento de la agroindustria cañera en el municipio de Palmira

Dos eventos coyunturales marcaron el inicio del siglo XX en el país: en primer lugar, el conflicto político-militar que se vivió en el territorio nacional entre 1899 y 1902, y que en la historiografía oficial se ha denominado como la "Guerra de los Mil Días"; y, en segundo ítem, la introducción, en el año 1901, de la primera máquina de vapor para la producción de azúcar centrifugado en el ingenio Manuelita. De acuerdo con Valencia Llano[307], estos dos acontecimientos impulsaron profundas transformaciones sociales y económicas a escala regional y nacional, ocasionando, entre otras cosas, fuertes procesos migratorios en varias zonas del país. En el caso particular del municipio de Palmira, se debe mencionar el papel fundamental que desempeñó la industria cañera en el desarrollo urbano, económico, social, político y cultural de dicha entidad territorial. Esta historia de reciprocidad inicia cuando Santiago Eder compra la Hacienda La Manuelita en 1864[308], con el objetivo de inaugurar un trapiche para la fabricación de azúcar artesanal.

En 1901, inicia operaciones formalmente el ingenio Manuelita tras la adquisición de la primera máquina de vapor para la producción de azúcar centrifugado. Según Valencia[309], las diferentes piezas de tal aparato fueron trasladadas desde Escocia hasta el puerto de Buenaventura. Una vez que todos los componentes llegaron a este lugar, se utilizaron más de 1.200 bueyes y 600 mulas para transportar dichos materiales hacia el territorio rural de Palmira, donde el ingeniero inglés James Dalziel iba a realizar el montaje técnico de la máquina a vapor (ver Ilustración 3). Este evento puso al municipio de Palmira como el primero a nivel nacional en tener una planta de producción de este tipo, lo cual provocó, de manera inmediata, un fuerte proceso migratorio de la población local hacia las zonas aleñadas al ingenio Manuelita. Este fenómeno dio origen a un conjunto de núcleos residenciales conformados por viviendas autoconstruidas, las cuales se localizaron en torno a la planta de producción de tal empresa azucarera. Se debe mencionar que estos primeros "caseríos", permitieron la formación de los corregimientos de Amaime y El Placer años después.

De acuerdo con Ramírez Orrego[310], se pueden distinguir dos momentos clave que permitieron la consolidación de la agroindustria cañera en el departamento del Valle y, en particular, en el municipio de Palmira. El primero de ellos, cuya temporalidad abarca desde 1901 hasta 1925,

---

306 Ibid., p. 109-112
307 VALENCIA LLANO, Alonso (2019). Op. Cit., p. 100-104
308 APRILE-GNISET, Jacques (2010). Op. Cit., p. 375-376
309 VALENCIA LLANO, Alonso (2019). Op. Cit., p. 116-118
310 RAMÍREZ ORREGO, Ella Nhoris (2011). Op. Cit., p. 58-64

se encuentra caracterizado por la inauguración del ingenio Manuelita, el cual producía azúcar centrifugado para atender tanto el mercado regional como el extranjero. Durante este periodo, la agroindustria cañera se verá fortalecida por una serie de factores internos y externos, entre los que se destacan, por ejemplo, la construcción del Ferrocarril del Pacífico, la expansión del puerto franco de Buenaventura*, la creación del departamento del Valle del Cauca, la apertura del canal de Panamá, el inicio de la Primera Guerra Mundial, el alza internacional en los precios del azúcar, entre otros acontecimientos[311]. La convergencia de estos factores permitió, por un lado, la localización de varios ingenios azucareros a lo largo del valle geográfico del río Cauca, lo cual ayudó a consolidar a la agroindustria cañera como "nuevo modelo económico regional"; y, por el otro, aceleró la articulación del mercado local a los flujos transfronterizos de la época.

Ilustración 3. Instalaciones del ingenio Manuelita en 1901.



El proceso de consolidación de la agroindustria cañera, estuvo liderado por tres familias de gran reconocimiento regional: Eder, Cabal y Caicedo, quienes fundaron los ingenios Manuelita, Providencia y Riopaila respectivamente. Esta nueva clase empresarial – ahora vinculada a la industria azucarera – encontró en la política la mejor herramienta para mantener su posición de privilegio. La ausencia o debilidad del Estado en algunos sectores públicos, permitió que estos grupos familiares ocuparan distintos puestos estratégicos a nivel local y nacional, desde los cuales tomaron importantes decisiones – sobre todo de infraestructura e incentivos económicos a la producción – que beneficiaron sus intereses particulares.

Fuente: Elaboración propia con base en VALENCIA LLANO, Alonso (2019). Op. Cit., p. 95-110 & BIBLIOTECA DEPARTAMENTAL JORGE GARCÉS BORRERO (1901). Op. Cit.

(*) En 1827, el Congreso de la Gran Colombia expidió un decreto legislativo que le otorgaba al puerto de Buenaventura un estatus franco, esto con el fin de impulsar las actividades de importación y exportación que se realizaban a través de dicho puerto. Se debe resaltar que las autoridades nacionales se basaron en experiencias extranjeras para crear y aplicar políticas francas en el país. En este sentido, se pueden mencionar los casos representativos de Reino Unido e Italia, los cuales establecieron regímenes francos desde el siglo XVI.

311 Ibid., p. 60

El segundo momento clave que permitió la consolidación de la industria azucarera en la región, se puede ubicar, de acuerdo con Ramírez Orrego[312], entre los años 1926 y 1970. Durante este periodo, ocurren varios eventos de carácter local e internacional, los cuales van a determinar, en mayor o menor medida, el futuro de la agroindustria cañera en el departamento del Valle y, sobre todo, en el municipio de Palmira. Entre los hechos más significativos que se presentaron durante tales años, se pueden mencionar, por ejemplo, la Gran Depresión, la Misión Chardón, el fortalecimiento del modelo ISI en Colombia y América Latina, la construcción de importantes vías de comunicación en el Valle del Cauca, el plan Lilienthal*,* la Revolución Cubana, etc. Estos acontecimientos, en conjunto, permitieron la expansión del cultivo de la caña de azúcar en los municipios localizados a lo largo del valle geográfico del río Cauca. En el caso de Palmira, las hectáreas – ha – cultivadas con caña de azúcar aumentaron, según Óscar Manrique Flórez[313], un 47,4% entre 1950 y 1970, al pasar de 15.616 ha en 1956, a más de 23.012 ha en 1970.

Según Ramírez Orrego[314], la Misión Chardón desempeñó un papel fundamental en el proceso de expansión del cultivo de la caña de azúcar. En 1928, y gracias a la gestión emprendida por Ciro Molina Garcés – secretario de Industrias del Valle –, Carlos Durán Castro – primer director de la Estación Experimental del municipio de Palmira – y Rafael Gómez – cónsul de Colombia en Puerto Rico –, llega una comisión de expertos de las universidades de Pensilvania y Cornell, con el objetivo de estudiar las condiciones agrícolas y pecuarias del departamento del Valle[315]. Este grupo de científicos, liderados por Carlos Eugenio Chardón, presentó un extenso informe sobre las malas prácticas agropecuarias que tenían las diferentes compañías instaladas en el Valle del Cauca. Esta situación se traducía, según los científicos, en un mal aprovechamiento de las tierras y, en general, de los recursos naturales de la zona, por lo cual se debían realizar varias estrategias productivas tendientes a corregir los problemas identificados en el panorama regional. De esta forma, la Misión Chardón recomendó, entre otras cosas, mejorar las vías de comunicación, propender por el desarrollo de programas educativos en temas agropecuarios, fortalecer la investigación a través de la Estación Experimental de Palmira, “expandir” el cultivo de la caña de azúcar ante las buenas condiciones agrológicas de los suelos, etc.

De acuerdo con Delgadillo y Valencia[316], la Misión Chardón reconoció las buenas condiciones agrológicas que poseían las tierras del valle geográfico del río Cauca, las cuales permitían la siembra y cosecha de caña de azúcar durante todo el año. De ahí, que el equipo de trabajo de Carlos Chardón, recomendara la expansión agrícola de dicho cultivo, ya que se podían obtener importantes recursos económicos producto de la explotación cañera. Sin embargo, tal proceso de expansión exigía, según el científico mencionado con anterioridad, un ambicioso programa

---

[312] Ibid., p. 78-80
[313] MANRIQUE FLÓREZ, Óscar Fernando. Palmira, morfología urbana en el valle geográfico del río Cauca, siglo XX (1960-1997). Tesis de Maestría para optar por el título de Magíster en Historia. Cali: Universidad del Valle, 2019. p. 21
[314] RAMÍREZ ORREGO, Ella Nhoris (2011). Op. Cit., p. 78
[315] DELGADILLO, Olga Lucía & VALENCIA, Víctor Hugo. Misión Chardón y la modernización agrícola en el valle geográfico del río Cauca (Colombia). *Historia Agraria*. 2020. Vol. 8, pp.152-153
[316] Ibid., p. 143-145

gubernamental que fomentara la investigación científica y el desarrollo tecnológico en el sector agropecuario. Por tal motivo, Chardón recomendó al Estado colombiano expedir distintas leyes que estimularán la creación de estaciones experimentales y apoyar a las que ya existían en el país[317]. En consecuencia, la Estación Experimental de Palmira – inaugurada en 1928 – recibió un apoyo fundamental por parte de las autoridades locales, lo cual permitió ampliar y fortalecer la capacidad científica de tal centro de investigación.

De hecho, esta institución comenzó a trabajar, desde 1934, con semillas de caña modificadas genéticamente provenientes de la isla de Java (Indonesia). Tales semillas fueron: la POJ 2878, la POJ 2714 y la POJ 2725. De acuerdo con Manrique[318], la Estación Experimental se localizó al sur de la ciudad de Palmira, lo cual impulsó un fuerte proceso de urbanización en esta zona, cuyos rasgos espaciales – desarrollo urbano "*disperso*" y "*multinodal*" – rompían con el modelo concéntrico que hasta 1920 aún conservaba intacto la cabecera municipal de Palmira. En este mismo sector, se van a instalar, años después, la Facultad de Agronomía del Valle – hoy sede de la Universidad Nacional de Colombia – y el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA). Estos nuevos núcleos especializados, consolidarán el carácter agroindustrial e innovador de Palmira; estatus que se confirmará con la inauguración, en 1967, del Centro Internacional de Agricultura Tropical (CIAT), el cual fue creado por la Fundación Rockefeller en asocio con el Gobierno de Colombia[319].

El CIAT se localizó en la recta Cali-Palmira, al igual que otras compañías como Sucroquímica S.A. – en la actualidad Sucroal – y Colombiana de Mieles S.A. – hoy CIAMSA –. Estos nuevos *desarrollos productivos*, se instalaron en torno a las principales vías de interconexión regional, lo cual impulsó un ambicioso plan de infraestructura vial, cuya finalidad era diseñar y construir carreteras de doble calzada y puentes vehiculares en algunas zonas estratégicas del Valle del Cauca. Según Galindo[320], los *nodos empresariales* mencionados con anterioridad – Sucroal y CIAMSA –, poseen una estrecha relación con la industria cañera, ya que sus primeros dueños eran accionistas de los grandes ingenios de la región – Manuelita y Providencia –. En la década de 1950, la agroindustria cañera presenta un panorama favorable para desarrollar sus labores productivas, ya que los distintos ingenios lograron implementar, grosso modo, nuevas técnicas de explotación agrícola en asuntos relacionados con la aplicación de fertilizantes, sistemas de riego, preparación de suelos, etc.

En el periodo de mayor dinamismo económico del modelo ISI, el ingenio Manuelita emprendió un ambicioso proyecto de infraestructura, el cual contempló, entre otras cosas, la construcción de una nueva planta para la producción de azúcar refinado, cuya inauguración se realizó en el

---

317 Ibid., p. 144-145
318 MANRIQUE FLÓREZ, Óscar Fernando (2019). Op. Cit., p. 23-26
319 PÉREZ MONTEZUMA, Nicole Victoria. Diseño de un plan de mejoramiento que le permita al Centro Internacional de Agricultura Tropical (CIAT) incentivar el nivel de interculturalidad en su personal nacional y extranjero. Trabajo de grado para optar por el título de Administradora de Empresas. Cali: Universidad del Valle, 2020. p. 53
320 GALINDO DÍAZ, Jorge (2003). Op. Cit., p. 30-32

año 1953. A pesar del buen momento que vivía la industria cañera en la década de 1950, aún persistían una serie de "obstáculos socio-geográficos" que dificultaban el normal desarrollo de las diferentes actividades económicas del sector. Tal vez uno de los principales problemas que tenían los ingenios en aquellos años, era el "manejo" de las fuentes hídricas tanto superficiales como subterráneas[321]. En épocas de invierno, por ejemplo, los ríos se "desbordaban" a lo largo del valle geográfico, ocasionando graves pérdidas económicas para las compañías del sector. Así mismo, varios ingenios comenzaron a enseñar cierto interés en la explotación de acuíferos; sin embargo, éstos no contaban con la tecnología adecuada para llevar a cabo dichas labores productivas[322].

La necesidad de "controlar" el cauce del río Cauca y de sus tributarios, impulsa a un grupo de empresarios y políticos locales*, a crear una entidad técnica que tuviera la capacidad operativa para desarrollar distintos proyectos de infraestructura tendientes a estimular el crecimiento de la economía regional, a través de la administración y el manejo de los "recursos naturales" del departamento[323]. Es así como nace, en 1954, la Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca (CVC). Siguiendo las recomendaciones del famoso plan Lilienthal**, la CVC realizó una serie de obras ingenieriles que permitieron la expansión definitiva de la industria cañera. Entre las obras más importantes que ejecutó tal entidad, se encuentran, por ejemplo, la construcción de varios jarillones para controlar las aguas del río Cauca y de sus tributarios, el levantamiento de distintas represas – Salvajina (Cauca), Calima-Darién y Anchicayá – para mejorar el servicio de energía eléctrica en el entorno regional, entre otros ítems. Según Óscar Manrique[324], estos proyectos pretendían incrementar los índices de competitividad de la agroindustria cañera, con el objetivo de insertar a dicho sector en los circuitos económicos de carácter transnacional.

Finalizando la década de 1950, estalla la Revolución Cubana liderada por Fidel Castro (1976-2008). Ante este escenario, Estados Unidos decide romper todos los acuerdos de importación de azúcar con la nación caribeña, abriendo un campo de posibilidades para los demás países exportadores de dicho producto, entre ellos Colombia. Bajo estas condiciones, la Organización Internacional del Azúcar (OIA) asignó, en 1958, nuevas "cuotas de exportación" para cubrir y satisfacer la demanda global. Este acuerdo mundial fue ratificado por el Congreso de Colombia a través de la Ley 4 de 1961[325], la cual aprobó todo el contenido de tal tratado económico. Una

---

321 NARANJO VALENCIA, Joan Steven & SERNA LANDAZURY, Libia Bolena. Travesía hacia el progreso: impactos de los procesos modernizadores en el paisaje y la sociedad del Valle del Cauca a partir del plan Lilienthal. Trabajo de grado para optar por el título de Profesionales en Historia. Cali: Universidad del Valle, 2015. p. 78-80

322 Ibid., p. 3-7

(*) Este grupo de empresarios y políticos regionales estuvo liderado por Ciro Molina Garcés.

323 MANRIQUE FLÓREZ, Óscar Fernando (2019). Op. Cit., p. 15-20

(**) En 1954, llegó al departamento del Valle David Lilienthal, quien para la fecha se desempeñaba como director de la Autoridad del Valle de Tennessee en los Estados Unidos (TVA, por sus singlas en inglés). Este abogado estadounidense recomendó desarrollar distintos proyectos de infraestructura – jarillones, represas hidroeléctricas, vías de comunicación, etc. –, con la finalidad de impulsar la economía regional.

324 MANRIQUE FLÓREZ, Óscar Fernando (2019). Op. Cit., p. 70-75

325 Ibid., p. 88-89

vez que entró en vigencia la normativa mencionada con anterioridad, los ingenios del Valle del Cauca emprendieron un fuerte proceso de tecnificación productiva, con la finalidad de cumplir los diferentes compromisos que el país había adquirido ante la OIA. Durante dicho proceso de modernización tecnológica, Asocaña y Cenicaña acompañaron y asesoraron a las compañías del sector, brindándoles información sobre la manera de articularse a los mercados globales[326]. Esta situación provocó la aparición de más ingenios azucareros a lo largo del valle geográfico del río Cauca, incluyendo a otros departamentos como Cauca y Risaralda (ver Mapa 4). En el caso de Palmira, se llegaron a instalar un total de cuatro ingenios – Manuelita, Central Tumaco, Oriente y Papayal –; sin embargo, solo dos de ellos se encuentran funcionando en la actualidad – Manuelita y Central Tumaco –.

6.1.2.1. El papel del ingenio Manuelita en la urbanización del municipio de Palmira

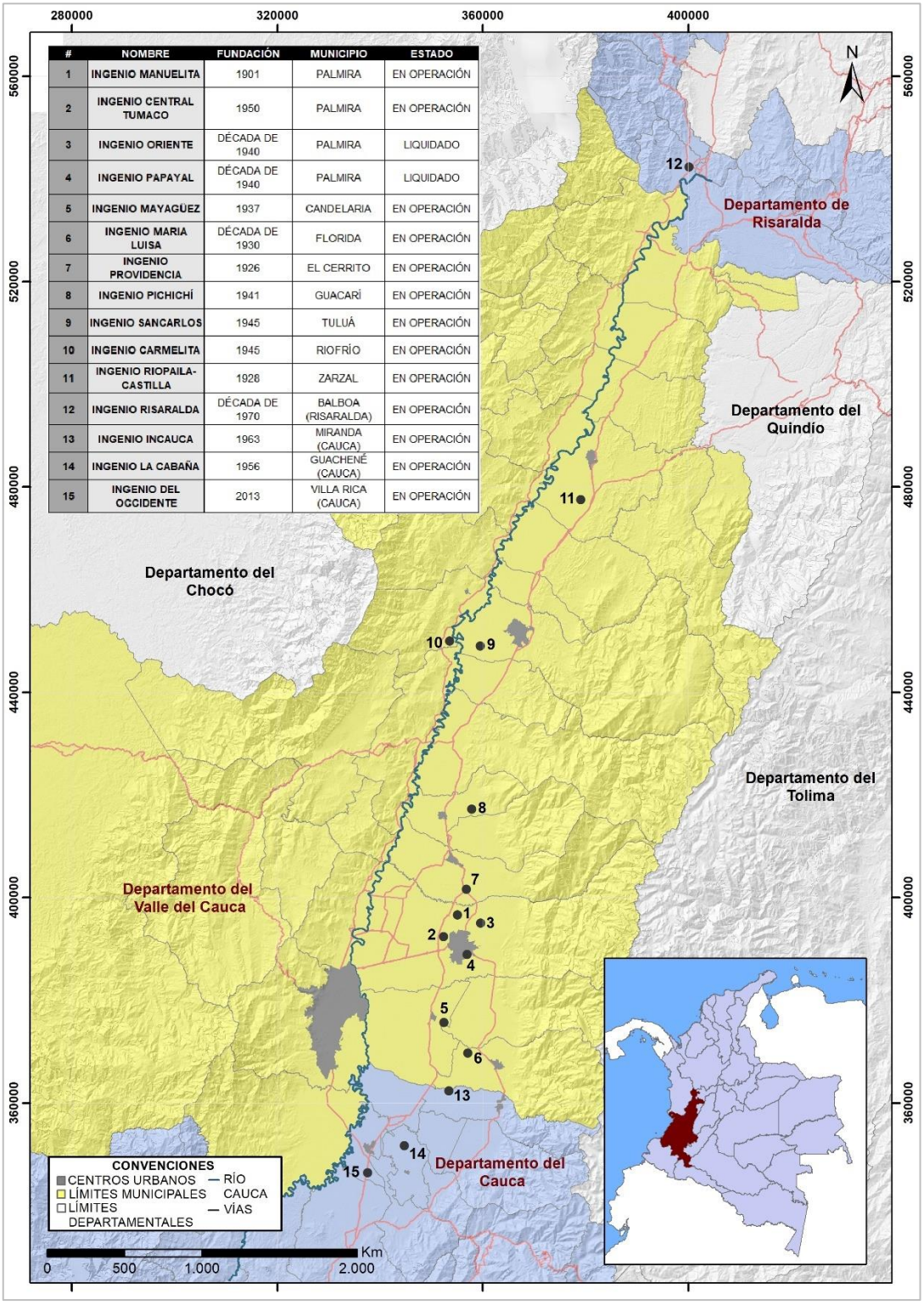
El fortalecimiento de la agroindustria cañera desempeñó un papel importante en el proceso de urbanización que experimentó la cabecera municipal de Palmira a mediados del siglo pasado. Según los planteamientos de Óscar Manrique[327], la labor inmobiliaria que desarrolló el ingenio Manuelita durante tal periodo, explica el rápido crecimiento urbano que presentó el norte de la ciudad de Palmira. Como parte de una estrategia corporativa que pretendía concentrar en una misma zona geográfica a sus empleados, el ingenio Manuelita creó una firma inmobiliaria cuyo objetivo principal era otorgar y construir viviendas para sus trabajadores, a través del desarrollo de los planes inmobiliarios de Mirriñao, Zamorano y Monteclaro. La firma encargada de realizar cada uno de los proyectos residenciales mencionados con anterioridad, fue “Urbanizaciones y Parcelaciones Manuelita Ltda.”, la cual inició operaciones en 1959. Estos planes se ejecutaron, en su totalidad, en sectores localizados al norte de la ciudad de Palmira, incentivando de esta forma la ocupación y el poblamiento de estas zonas; hecho que ayudó a expandir el perímetro urbano de tal entidad territorial más allá de la Calle 42[328] (ver Mapa 5).

La consolidación de las actividades económicas asociadas con la industria azucarera, provocó una serie de movimientos migratorios hacia el municipio de Palmira, lo cual ocasionó un fuerte crecimiento demográfico a partir de la década de 1950. En efecto, el centro urbano de Palmira pasó de tener 80.957 habitantes en 1951, a más de 231.015 en 1985[329]; cifras que demuestran el “dinamismo poblacional” que experimentó tal entidad territorial durante el periodo señalado. De acuerdo con Valencia Llano[330], esta nueva realidad urbana creó una demanda de vivienda que desbordó la capacidad de respuesta de las autoridades municipales, provocando que gran parte de los nuevos ciudadanos empezaran a invadir varios sectores de la ciudad – Zamorano, Monteclaro y la línea férrea –. En este orden de ideas, se puede plantear que Palmira, al igual que la capital del Valle, se convirtió en un lugar de refugio para aquellos sujetos que buscaban un mejor futuro para sus familias.

---

[326] VALENCIA LLANO, Alonso (2019). Op. Cit., p. 100-104
[327] MANRIQUE FLÓREZ, Óscar Fernando (2019). Op. Cit., p. 89-90
[328] Ibid., p. 76-77
[329] Ibid., p. 79-85
[330] VALENCIA LLANO, Alonso (2019). Op. Cit., p. 126

Mapa 4. Ingenios azucareros instalados a lo largo del valle geográfico del río Cauca.



#	NOMBRE	FUNDACIÓN	MUNICIPIO	ESTADO
1	INGENIO MANUELITA	1901	PALMIRA	EN OPERACIÓN
2	INGENIO CENTRAL TUMACO	1950	PALMIRA	EN OPERACIÓN
3	INGENIO ORIENTE	DÉCADA DE 1940	PALMIRA	LIQUIDADO
4	INGENIO PAPAYAL	DÉCADA DE 1940	PALMIRA	LIQUIDADO
5	INGENIO MAYAGÜEZ	1937	CANDELARIA	EN OPERACIÓN
6	INGENIO MARIA LUISA	DÉCADA DE 1930	FLORIDA	EN OPERACIÓN
7	INGENIO PROVIDENCIA	1926	EL CERRITO	EN OPERACIÓN
8	INGENIO PICHICHÍ	1941	GUACARÍ	EN OPERACIÓN
9	INGENIO SANCARLOS	1945	TULUÁ	EN OPERACIÓN
10	INGENIO CARMELITA	1945	RIOFRÍO	EN OPERACIÓN
11	INGENIO RIOPAILA-CASTILLA	1928	ZARZAL	EN OPERACIÓN
12	INGENIO RISARALDA	DÉCADA DE 1970	BALBOA (RISARALDA)	EN OPERACIÓN
13	INGENIO INCAUCA	1963	MIRANDA (CAUCA)	EN OPERACIÓN
14	INGENIO LA CABAÑA	1956	GUACHENÉ (CAUCA)	EN OPERACIÓN
15	INGENIO DEL OCCIDENTE	2013	VILLA RICA (CAUCA)	EN OPERACIÓN

Fuente: Elaboración propia con base en MANRIQUE FLÓREZ, Óscar (2019). Op. Cit.

El crecimiento demográfico que experimentó el municipio de Palmira a mediados del siglo XX, impulsó un fuerte proceso de urbanización que incrementó el área construida de dicha entidad territorial[331]. En el Mapa 5, se puede observar, por ejemplo, un aumento del 178,6% en el área construida de Palmira entre los años 1957 y 1976, lo cual coincide, según Manrique Flórez[332], con el periodo de mayor dinamismo demográfico y económico que registró dicho asentamiento durante el siglo pasado. De igual forma, el Mapa 5 deja en evidencia otros fenómenos urbanos que son de relevancia científica para esta investigación, a saber: **a)** se confirma que, desde el año 1945, la cabecera municipal de Palmira ya empezaba a enseñar un proceso de expansión urbana de carácter disperso, el cual rompía con el modelo concéntrico que hasta la década de 1920 aún permanecía intacto en tal entidad territorial[333]; **b)** se puede decir que el fenómeno de expansión urbana que presentó la ciudad de Palmira a mediados del siglo pasado, se produjo en torno a la línea férrea y a las principales vías de interconexión regional – Calle 42 y Carrera 28 principalmente –.

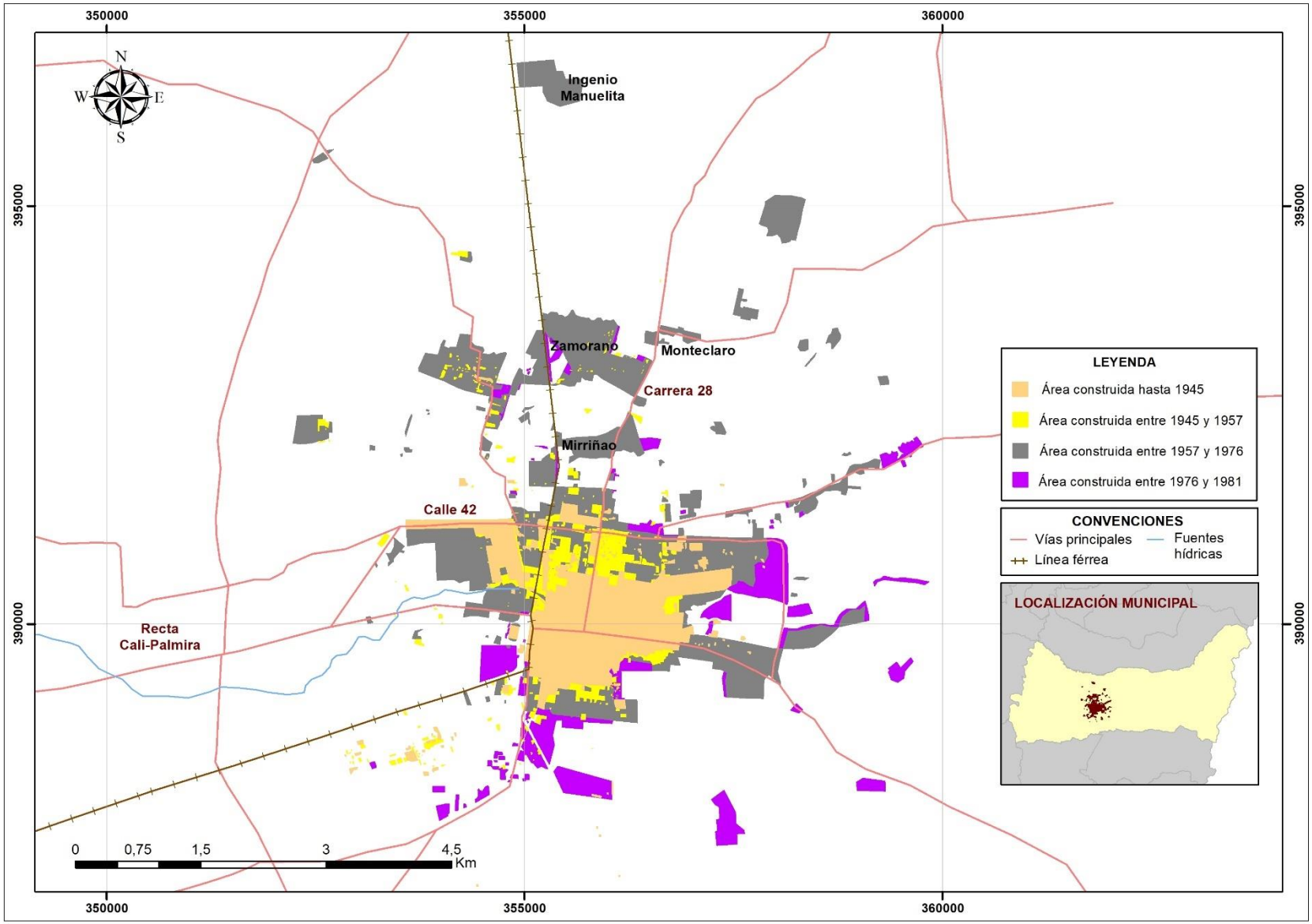
Por último, el Mapa 5 también deja en evidencia que los proyectos inmobiliarios que desarrolló el ingenio Manuelita en el norte de la ciudad de Palmira, tenían como objetivo concentrar a sus empleados en áreas cercanas a las instalaciones de la empresa, dando origen a determinados sectores como Mirriñao, Zamorano y Monteclaro. Según Manrique[334], gran parte de los sujetos que llegaron a Palmira a mediados del siglo pasado, comenzaron a trabajar en los ingenios de la zona, siendo Manuelita el mayor receptor de dicha mano de obra. De ahí, que tal compañía haya creado la subsidiaria inmobiliaria “Urbanizaciones y Parcelaciones Manuelita Ltda.”, dado el interés que tenía esta empresa por ofrecer, desde un enfoque de protección social, mejores condiciones labores para sus distintos trabajadores. Resaltando algunas de las características de los proyectos inmobiliarios desarrollados por la constructora citada anteriormente, se puede destacar la Urbanización Mirriñao, la cual contempló la edificación de 288 viviendas. Este plan residencial también incluyó el mejoramiento y la pavimentación de las calles aledañas, además de la construcción de amplias zonas verdes para el esparcimiento de la población futura.

Según Manrique[335], la expansión de las redes locales de servicios públicos domiciliarios hacia Mirriñao, estimuló el desarrollo urbano del barrio “Las Mercedes”; proyecto inmobiliario que fue diseñado para cubrir la demanda de vivienda de los estratos socioeconómicos más altos de la ciudad de Palmira. Ahora bien, en cuanto a los planes inmobiliarios de Zamorano y Monteclaro, se puede mencionar que éstos solo contemplaron la entrega de los títulos de propiedad de los terrenos ofrecidos, dejando la etapa de construcción de las viviendas bajo la “responsabilidad” de los trabajadores beneficiarios. A comparación de la Urbanización Mirriñao, los proyectos de Zamorano y Monteclaro no contaron, en un principio, con la prestación de los servicios públicos domiciliarios, hecho que dificultó su reconocimiento como áreas urbanas tiempo después.

---

[331] Ibid., p. 126-129
[332] MANRIQUE FLÓREZ, Óscar Fernando (2019). Op. Cit., p. 89
[333] VALENCIA LLANO, Alonso (2019). Op. Cit., p. 126-130
[334] MANRIQUE FLÓREZ, Óscar Fernando (2019). Op. Cit., p. 78-82
[335] Ibid., p. 102-107

Mapa 5. Área construida de la ciudad de Palmira entre los años 1945 y 1981.



Fuente: Elaboración propia con base en fotografías aéreas de la zona de estudio correspondientes a 1945, 1957, 1976 y 1981.

Como se mencionó anteriormente, Zamorano y Monteclaro fueron las zonas que más procesos invasores soportaron en la ciudad de Palmira. En estas áreas urbanas, se localizaron personas de escasos recursos económicos provenientes de otros municipios del Valle y de Colombia[336]. De hecho, estos sujetos fueron beneficiarios del programa de asistencia mundial denominado "Alianza para el Progreso", el cual fue diseñado por el gobierno del expresidente de los Estados Unidos John F. Kennedy (1961-1963)[337]. En 1982, y ante el aumento del número de proyectos residenciales en la ciudad de Palmira, el Concejo Municipal aprueba el Acuerdo No. 24, el cual extendió el perímetro urbano del municipio más allá de la Calle 42, incluyendo a los barrios de Mirriñao, Las Mercedes, Zamorano y Monteclaro.

6.1.3. Fortalecimiento de los flujos de interdependencia funcional entre la ciudad de Cali y el municipio de Palmira

La consolidación de la industria cañera benefició a otros sectores económicos de la región. En el caso de Palmira, por ejemplo, la industria metalmecánica experimentó un destacado periodo de crecimiento económico a partir de la década de 1940; fenómeno que se presentó debido al encadenamiento productivo que existía entre los ingenios de la zona y las distintas compañías que se dedicaban a la fabricación, distribución y venta de piezas y repuestos mecánicos[338]. De esta manera, se fue consolidando una industria metalmecánica que abastecía de repuestos a los grandes ingenios del Valle del Cauca – Manuelita y Providencia principalmente –, los cuales utilizaban estos productos para reparar sus diferentes maquinarias y vehículos agrícolas. De acuerdo con Edgar Vásquez[339], en el municipio de Palmira se localizaron más de 14 empresas pertenecientes a este sector entre 1945 y 1960, destacándose Industrias Metálicas de Palmira (IMP), la cual inició operaciones en 1928 bajo el nombre de "Vallejo Steel Works".

De hecho, varios autores suelen considerar a la compañía cubana "Vallejo Steel Works" como el primer nodo industrial de mediana complejidad cuya actividad económica principal no estaba asociada directamente con la explotación del cultivo de la caña de azúcar, a pesar de que sus productos eran utilizados principalmente por los grandes ingenios de la zona[340]. Sin embargo, se debe anotar que antes de 1928 ya existían en la ciudad de Palmira algunas fábricas que se dedicaban a la elaboración artesanal de cigarrillos, jabones y tubos de cemento. En este punto, vale la pena mencionar que en la cabecera municipal de Palmira también se localizaron cerca de 18 compañías productoras de muebles y troqueles de trilladoras, las cuales fortalecieron y estimularon el crecimiento económico del sector manufacturero local. Según los postulados de Édgar Vásquez[341], el dinamismo productivo que presentó el área de estudio durante tal época, coincidió con el periodo de mayor auge industrial del denominado modelo ISI (1945-1970), en

---

[336] Ibid., p. 130
[337] Ibid., p. 77
[338] GALINDO DÍAZ, Jorge (2003). Op. Cit., p. 86-87
[339] VÁSQUEZ BENÍTEZ, Édgar. Historia de Cali en el siglo 20: sociedad, economía, cultura y espacio. Cali: Universidad del Valle, 2001. p. 202-205
[340] GALINDO DÍAZ, Jorge (2003). Op. Cit., p. 86
[341] VÁSQUEZ BENÍTEZ, Édgar (2001). Op. Cit., p. 208-210

donde las actividades económicas asociadas con el “sector secundario” – dígase, por ejemplo, la manufactura y la construcción –, lograron alcanzar buenos índices de participación en el PIB tanto nacional como local.

Después de terminada la Segunda Guerra Mundial, y en un contexto de proteccionismo estatal, llega una serie de compañías extranjeras al territorio municipal de Palmira, las cuales estaban orientadas principalmente a la producción de bienes intermedios y de capital. En este sentido, se pueden resaltar las siguientes empresas: Fleischmann Colombia (1945), Industria Bechara Salomón & Cía. (1946), Molinos de Arroz Roncaval (1952), Compañía Collins (1957), Betunes Béisbol (1958), entre otras[342]. Estas firmas internacionales se establecen a lo largo de la línea férrea, transformando el patrón de localización industrial que tradicionalmente habían seguido las empresas manufactureras instaladas en la ciudad de Palmira: se pasa, por lo tanto, de una distribución más o menos concentrada en torno a la plaza principal, a un patrón de localización que privilegia y favorece aquellos sectores urbanos contiguos a la línea férrea y a las distintas bodegas de almacenamiento del ferrocarril (ver Mapa 6).

De acuerdo con Galindo[343], el nuevo patrón de localización industrial que comenzaron a seguir las empresas manufactureras instaladas en la ciudad de Palmira a mediados del siglo pasado, se puede explicar debido al crecimiento exponencial que presentaron los usos institucionales, comerciales y residenciales dentro del perímetro urbano de dicha entidad territorial, los cuales se localizaron fundamentalmente en torno a la plaza principal – Parque Bolívar –. El fenómeno anterior provocó, en efecto, un incremento absoluto y relativo en los precios del suelo urbano, obligando a las industrias a buscar nuevos emplazamientos dentro de la urbe. En este sentido, se puede plantear que el fuerte proceso de industrialización que experimentó la región durante tal periodo, impulsó, por un lado, la aparición de varios núcleos de actividad industrial a lo largo de los principales ejes troncales de la línea férrea; y, por el otro, la “relocalización” de aquellas empresas que precedieron a este periodo, las cuales se encontraban ubicadas inicialmente en el centro de las ciudades.

El fenómeno anterior también se presentó, con mayor profundidad, en la ciudad de Cali. Según Martínez y Buitrago[344], la necesidad de planificar y gestionar el acelerado crecimiento urbano que estaba enseñando la capital del Valle desde la década de 1940, impulsa la creación de un conjunto de iniciativas gubernamentales tendientes a ordenar la “espontánea” y “desbordada” expansión física de la ciudad. En este contexto, el Concejo Municipal de Cali expide el Acuerdo No. 178 de 1945, el cual ordenó, entre otras cosas, la relocalización de las industrias pesadas que aún permanecían en el centro de la ciudad, dada la incompatibilidad que tenían éstas con los usos habitacionales, comerciales e institucionales que se comenzaban a propagar por esta zona de la capital vallecaucana. Algunos autores mencionan que el Acuerdo No. 178 – también

[342] GALINDO DÍAZ, Jorge (2003). Op. Cit., p. 87
[343] Ibid., p. 86-87
[344] MARTÍNEZ TORO, Pedro Martín & BUITRAGO BERMÚDEZ, Óscar. Cali, una metrópoli regional en movimiento. La planificación municipal y los procesos de metropolización. Cali: Universidad del Valle, 2011. p. 21-22

conocido como Código Urbano de 1945 – incentivó la ocupación industrial de varios corredores viales que comunicaban a Cali con los municipios vecinos de Yumbo y Palmira, dando lugar a las conurbaciones de Acopi y La Dolores respectivamente. En este punto, se debe resaltar que el Código Urbano de 1945, no se preocupó por elaborar un análisis de la ciudad de Cali desde una visión metropolitana, a pesar de la transcendencia que tuvo esta iniciativa en el desarrollo de tal fenómeno supramunicipal[345].

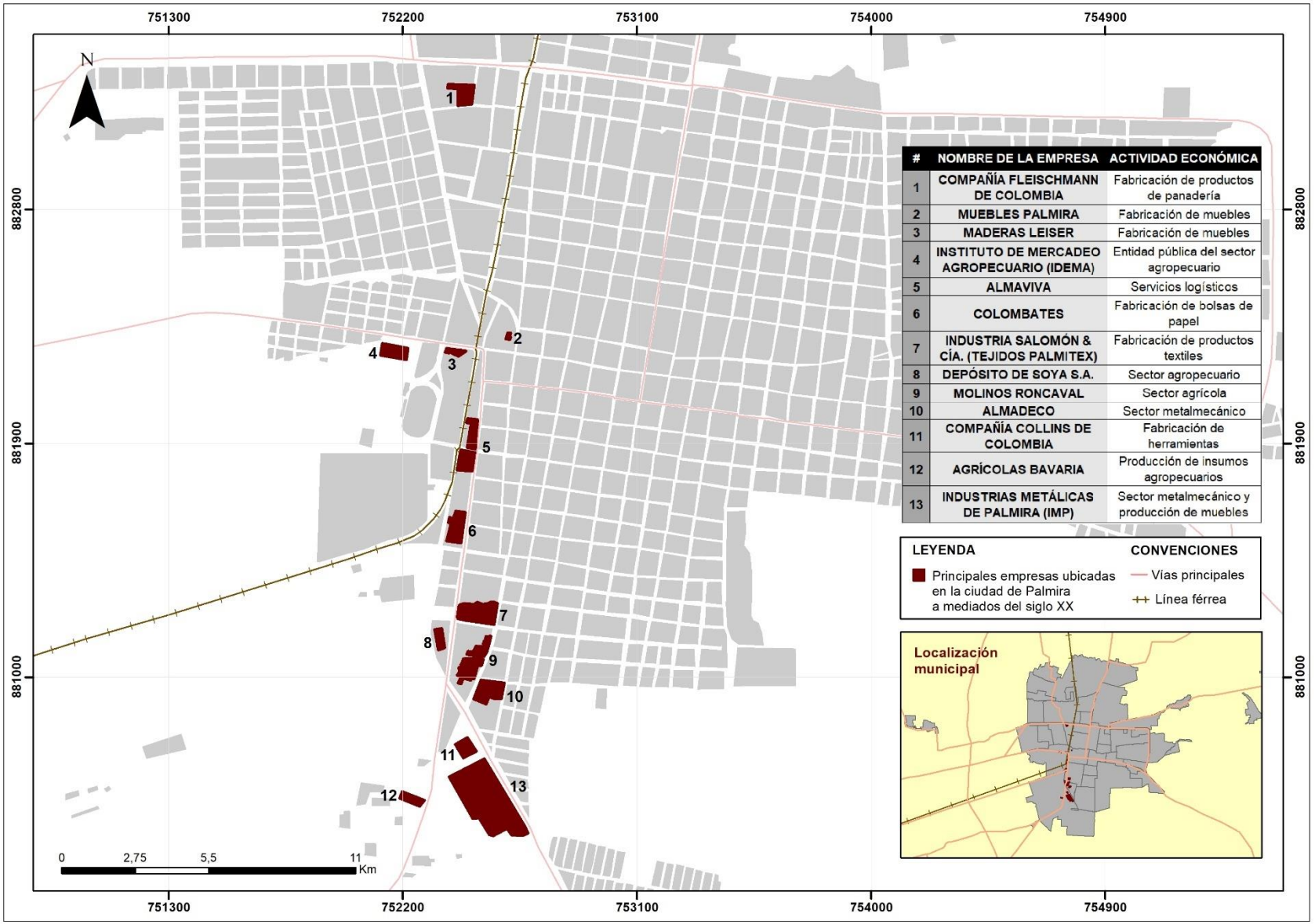
Al respecto, Édgar Vásquez[346] menciona que el fuerte crecimiento económico que experimentó el sector terciario en la ciudad de Cali a mediados del siglo XX, produjo una "intensa" demanda de suelo urbano en el centro de la capital del Valle para la localización de usos institucionales, comerciales, bancarios y profesionales. Lo anterior, provocó un incremento absoluto y relativo en los precios de la tierra, obligando a las distintas industrias a buscar nuevos emplazamientos para desarrollar sus actividades productivas. Este proceso de relocalización industrial estimuló la ocupación de varios terrenos ubicados en las inmediaciones de la línea férrea, dando origen a una serie de núcleos especializados que se extendieron a lo largo de la Avenida 6ª, la Carrera 1ª y la Carrera 8ª. Según Édgar Vásquez[347], las fábricas que se habían establecido en el centro de la ciudad de Cali, se instalaron en los corredores viales mencionados con anterioridad. Este fenómeno de relocalización permitió, además, la consolidación del proceso de metropolización entre la capital del Valle y los municipios de Yumbo y Palmira, ya que impulsó la formación de las conurbaciones de Acopi y La Dolores respectivamente.

En el caso del corregimiento de La Dolores, se puede mencionar que éste comenzó a adquirir un carácter industrial a partir de la década de 1950, cuando una serie de medianas y pequeñas industrias deciden ubicarse en este lugar. Como producto de su cercanía con el nororiente de la ciudad de Cali, el sector de La Dolores se convirtió en un espacio atractivo para la instalación de varias empresas dedicadas principalmente a la fabricación de insumos para la construcción – dígase, por ejemplo, cemento, ladrillos, varillas de hierro, etc. –, consolidando de esta forma el carácter industrial del corregimiento de La Dolores. Este dinamismo económico se fortaleció, aún más, con la inauguración oficial del puente "Ignacio Rengifo" en 1951*; infraestructura que intensificó los procesos de integración metropolitana entre Cali y Palmira a través del Paso del Comercio. El incremento de los flujos de interdependencia funcional en el sector de La Dolores, obligó al Concejo Municipal de Palmira a expedir el Acuerdo No. 6 de 1972[348], el cual delimitó el perímetro territorial de dicho corregimiento. Además de lo anterior, esta normativa estableció varios parámetros de planificación que debían cumplir las empresas localizadas en la zona.

---

[345] Ibid., p. 23
[346] VÁSQUEZ BENÍTEZ, Édgar (2001). Op. Cit., p. 197-199
[347] Ibid., p. 197
[(*)] Este puente se conoce popularmente como "Paso del Comercio". El proceso de construcción de este puente vehicular comenzó en 1926, cuando la Asamblea Departamental del Valle autorizó su edificación por medio de la Ordenanza No. 16.
[348] ALCALDÍA MUNICIPAL DE PALMIRA. Plan de Ordenamiento Territorial (POT): Documento Técnico de Soporte. Palmira: Alcaldía Municipal, 2000. p. 109-110

Mapa 6. Principales empresas localizadas en la ciudad de Palmira a mediados del siglo XX.



#	NOMBRE DE LA EMPRESA	ACTIVIDAD ECONÓMICA
1	COMPAÑÍA FLEISCHMANN DE COLOMBIA	Fabricación de productos de panadería
2	MUEBLES PALMIRA	Fabricación de muebles
3	MADERAS LEISER	Fabricación de muebles
4	INSTITUTO DE MERCADEO AGROPECUARIO (IDEMA)	Entidad pública del sector agropecuario
5	ALMAVIVA	Servicios logísticos
6	COLOMBATES	Fabricación de bolsas de papel
7	INDUSTRIA SALOMÓN & CÍA. (TEJIDOS PALMITEX)	Fabricación de productos textiles
8	DEPÓSITO DE SOYA S.A.	Sector agropecuario
9	MOLINOS RONCAVAL	Sector agrícola
10	ALMADECO	Sector metalmecánico
11	COMPAÑÍA COLLINS DE COLOMBIA	Fabricación de herramientas
12	AGRÍCOLAS BAVARIA	Producción de insumos agropecuarios
13	INDUSTRIAS METÁLICAS DE PALMIRA (IMP)	Sector metalmecánico y producción de muebles

Fuente: Elaboración propia con base en GALINDO DÍAZ, Jorge (2003). Op. Cit., p. 88-89 & cartografía oficial del SIG-OT.

Los vínculos funcionales entre la ciudad de Cali y el municipio de Palmira se fortalecieron, aún más, con la relocalización industrial de algunas empresas que anteriormente estaban ubicadas en la capital vallecaucana. En este orden de ideas, se puede destacar, en primer lugar, el caso de la Industria de Licores del Valle. Según Mauricio González[349], esta compañía se encontraba localizada en la Carrera 1ª con Calle 26, siendo una de las primeras en instalarse en esta zona de Cali. En 1977, las directivas de la empresa deciden emprender varios estudios de ingeniería y de mercadeo, con la finalidad de construir una nueva destilería con capacidad para producir 150.000 L/d[350]. Para adelantar la fase de construcción de dicho proyecto, la compañía compró, en 1980, los predios de la Hacienda San Martín localizados en el corregimiento de Palmaseca. Siete años después, la Industria de Licores del Valle inaugura su nueva planta de producción, hecho que estimuló la ocupación de determinados tramos o segmentos de la recta Cali-Palmira – también conocida como Ruta Nacional 25 –.

Otro ejemplo de relocalización empresarial, es el caso de Industrias Lehner, compañía que se dedica a la fabricación de paneles de aluminio para el sector de la construcción. En 1996, esta empresa se traslada al kilómetro 7 de la recta Cali-Palmira, dejando de esta forma sus antiguas instalaciones ubicadas en el barrio Salomia de la capital del Valle. En este sentido, la aparición de más "*enclaves especializados*" o "*desarrollos celulares*" a lo largo de las principales vías de interconexión supramunicipal, facilitó la configuración de una estructura territorial "*multinodal*", "*dispersa*" y "*difusa*"; hecho que impulsó la especialización productiva del municipio de Palmira. Ahora bien, un *nodo logístico* que se debe mencionar por su importancia en este asunto, es el Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón, el cual fue inaugurado en 1971. Según Astrid Martínez y Helena García[351], han existido por lo menos tres terminales aéreas en la historia de la ciudad de Cali. La primera de ellas, conocida oficialmente como "El Guabito", se localizó en el norte de la capital del Valle. De esta terminal, salían vuelos tanto comerciales como militares, los cuales eran realizados, en su mayoría, por las aerolíneas Panagra, Scadta, Taca y Saeta.

Ante el incremento del número de vuelos hacia Cali[352], las aerolíneas Panagra y Scadta – hoy en día Avianca – compran una serie de terrenos en el municipio de Candelaria, con el objetivo de construir un nuevo aeropuerto para la región. En 1943, entra en funcionamiento Calipuerto, el cual se localizó a 18 km del oriente de la capital del Valle. Ante el compromiso adquirido por Cali para la realización de los VI Juegos Panamericanos, un grupo de políticos locales presentó un ambicioso proyecto de infraestructura al gobierno nacional, el cual contemplaba, entre otras cosas, la construcción de un nuevo aeropuerto de talla mundial. Después de elaborar distintos estudios de factibilidad económica, el entonces Ministerio de Obras Públicas decidió comprar,

---

[349] GONZÁLEZ LASSO, Mauricio. Plan piloto de mantenimiento para los departamentos de preparación y envasado de licores, rones y máquinas de la Industria de Licores del Valle. Trabajo de grado para optar por el título de Ingeniero Mecánico. Cali: Universidad Autónoma de Occidente, 2006. p. 14-19

[350] Ibid., p. 17

[351] MARTÍNEZ ORTÍZ, Astrid & GARCÍA ROMERO, Helena. Competitividad en el transporte aéreo en Colombia. Bogotá: Fundación para la Educación Superior y el Desarrollo (FEDESARROLLO) y el Fondo Nacional de Turismo (FONTUR), 2016. p. 39-45

[352] Ibid., p. 45

en 1962, algunos terrenos localizados en el corregimiento de Palmaseca. Sin embargo, no fue hasta el año 1968, cuando se firma oficialmente el acta de inicio de obras de la nueva terminal aérea[353]. La compañía encargada de construir este equipamiento regional, fue Conciviles S.A., la cual contó con un presupuesto de 48 millones de pesos para realizar tal obra (ver Ilustración 4).

Ilustración 4. Construcción del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón.





El contrato firmado entre el gobierno nacional y Conciviles S.A., tuvo un valor inicial de 12 millones de pesos. Sin embargo, retrasos en el cronograma y sobrecostos en algunos materiales, obligaron al Estado colombiano a inyectar más recursos económicos a este proyecto de infraestructura. En total, la construcción de la nueva terminal aérea costó más de 48 millones de pesos aproximadamente. A pesar de estas dificultades, el aeropuerto fue inaugurado en 1971 durante el mandato presidencial de Misael Pastrana Borrero (1970-1974). Tras la expedición de la Ley 105 de 1993 – la cual crea la figura de las “concesiones” en el sector aeroportuario del país –, se entrega a la compañía Aerocali S.A. la tarea de administrar y operar el Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón por un periodo de 20 años.

Fuente: Elaboración propia con base GIL, José Alejandro & QUINTERO CHAVES, Daniela (2019). Op. Cit., p. 19-22; MARTÍNEZ ORTÍZ, Astrid & GARCÍA ROMERO, Helena (2016). Op. Cit., p. 39-49 & BIBLIOTECA DEPARTAMENTAL JORGE GARCÉS BORRERO (1970, 1990). Op. Cit.

[353] GIL, José Alejandro & QUINTERO CHAVES, Daniela. Evolución de la infraestructura del Valle del Cauca. Trabajo de grado para optar por el título de Profesional en Economía y Negocios Internacionales. Cali: Universidad ICESI, 2019. p. 18-20

La localización de este tipo de *nodos productivos*, intensificó los procesos de interdependencia funcional entre la ciudad de Cali y el municipio de Palmira. Según Martínez y Buitrago[354], estas interrelaciones supramunicipales operan bajo los criterios de complementariedad, oportunidad mediadora y transferibilidad, permitiendo la articulación e integración funcional de las distintas entidades territoriales involucradas en estos asuntos. En este contexto, el municipio de Palmira se convirtió, de acuerdo con Sánchez y Ardila[355], en un *centro microrregional* que promueve la generación de encadenamientos productivos de talla mundial, contribuyendo al fortalecimiento de la economía local y nacional. En este sentido, se puede plantear que el municipio de Palmira se ha constituido como un polo especializado que desarrolla y ofrece una diversidad de bienes y servicios de alta y mediana complejidad estructural, hecho que le otorga un papel estratégico en la dinámica metropolitana originada en el sur del Valle y norte del Cauca.

En este punto, vale la pena mencionar que, en el año 1970, el gobierno del expresidente Carlos Lleras Restrepo (1966-1970), expidió el Decreto 1095, el cual creó las zonas francas públicas de Palmaseca y Buenaventura[356]. Este acontecimiento posicionó al municipio de Palmira como el primer centro poblado intermedio de la región en contar con un *enclave logístico de régimen franco*; particularidad que permitió, por un lado, la formación de importantes encadenamientos productivos al interior de la economía vallecaucana; y, por el otro, la intensificación de los flujos de interdependencia funcional entre la ciudad de Cali y el municipio de Palmira. De hecho, una investigación realizada por los profesores Pedro Martínez y Óscar Buitrago[357], evidenció cómo aumentó, a partir de la década de 1980, el índice de Tránsito Promedio Diario Semanal (TPDS) asociado con la recta Cali-Palmira, la cual llegó a registrar, entre los años 1981 y 1989, un flujo vehicular promedio anual del orden de 18.000 automotores – camiones, buses y carros –.

Según Martínez y Buitrago[358], el fenómeno anterior se puede explicar debido a que en la recta Cali-Palmira se instalaron, desde la década de 1970, varios *nodos productivos* de importancia regional – dígase, por ejemplo, CIAMSA, Sucroal, Cajas Colombianas S.A.S. (CAJASCOL), la Industria de Licores del Valle, INCOLPA, entre otras compañías –, los cuales intensificaron los vínculos sociales, económicos y físicos entre la ciudad de Cali y el municipio de Palmira. Ahora bien, el incremento de las relaciones de interdependencia funcional entre la capital del Valle y los municipios vecinos – entre ellos Palmira –, obligó a las autoridades locales a crear distintos escenarios de discusión sobre la necesidad de planificar la expansión física de Cali desde una visión o lógica metropolitana, debido a los impactos espaciales y funcionales que ya empezaba a generar la ciudad de Cali en los municipios más próximos a ésta. En el Cuadro 12 se presenta un resumen general de los principales “acuerdos políticos” que se promovieron sobre el asunto en cuestión, haciendo énfasis en el “tratamiento oficial” que recibía el municipio de Palmira en dichos documentos gubernamentales.

---

[354] MARTÍNEZ TORO, Pedro Martín & BUITRAGO BERMÚDEZ, Óscar (2011). Op. Cit., p. 19-20
[355] SÁNCHEZ CORTÉS, Edna Mariel & ARDILA DÍAZ, Lina Valeria (2015). Op. Cit., p. 63-64
[356] PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 1095 (1970). Op. Cit.
[357] MARTÍNEZ TORO, Pedro Martín & BUITRAGO BERMÚDEZ, Óscar (2011). Op. Cit., p. 78-80
[358] Ibid., p. 79-81

Cuadro 12. Principales acuerdos políticos sobre el área metropolitana de Cali firmados entre 1949 y 1990.

Plan o acuerdo gubernamental	Año de publicación	Área metropolitana propuesta	Descripción general
Plan Piloto de Wienner y Sert	Autorizado por el Acuerdo No. 99 de 1949 del Concejo Municipal de Cali. Informe final entregado el 22 de septiembre de 1950.	Este documento no define como tal un área metropolitana.	Este documento planteó que el crecimiento futuro de la ciudad de Cali debía seguir un eje norte-sur hacia los municipios de Yumbo y Jamundí respectivamente. Así mismo, este plan recomendó que las zonas industriales de la región debían estar localizadas preferiblemente en el municipio de Palmira, paralelas al ramal de la línea férrea. Se debe resaltar que este documento no se preocupó por realizar una reflexión metropolitana exhaustiva sobre el tema en cuestión; sin embargo, reconoció la estrecha relación funcional que existe entre la capital del Valle y su entorno regional.
Plan General de Desarrollo de Cali (PGD)	En 1969, la Oficina de Planeación Municipal de Cali inicia la construcción del PGD. En 1971, se promulga el PGD.	El PGD propone dos categorías para estudiar el proceso de metropolización de la ciudad de Cali: **a)** el ***área metropolitana*** propiamente dicha estaría conformada por los municipios de Yumbo y Jamundí. **B)** la ***región metropolitana*** se extendería hacia el norte hasta el municipio de Buga; al occidente hasta el puerto de Buenaventura y al oriente hasta el centro urbano de Florida.	En términos generales, el PGD identificó la necesidad de planificar el crecimiento urbano de la ciudad de Cali desde una visión metropolitana o subregional. En este sentido, el PGD planteó que la expansión física de la capital del Valle, debía seguir un eje norte-sur paralelo al río Cauca, involucrando a los municipios de Yumbo y Jamundí respectivamente. De hecho, el PGD estableció que los nuevos proyectos residenciales debían estar localizados en el sur de la ciudad, en áreas próximas a Jamundí; mientras que las zonas industriales debían instalarse al norte de Cali, en suelos pertenecientes a Yumbo. El PGD no incluyó en el área metropolitana de Cali a los municipios de Palmira y Candelaria. Al respecto, el PGD explica que, si bien existen algunos desarrollos urbanos en Paso del Comercio (Palmira) y Juanchito (Candelaria), éstos podían ser objeto de una normativa especial sin incluir a las cabeceras municipales de tales entidades territoriales, las cuales, por la distancia que las separa de la ciudad central (Cali), se muestran más interrelacionadas que dependientes de la capital del Valle.
Plan Integral de Desarrollo de Cali (PIDECA)	Autorizado por el Acuerdo No. 26 de 1979 del Concejo Municipal de Cali.	El PIDECA definió un área metropolitana integrada por los municipios de Cali, Yumbo, Jamundí, Palmira y Candelaria.	En virtud de la Ley 61 de 1978, la cual ordenó a los municipios con población superior a los 20.000 habitantes de formular su respectivo "Plan Integral de Desarrollo", el Concejo Municipal de Cali aprueba el PIDECA a través del Acuerdo No. 26 de 1979. Este documento planteó, entre otras cosas, que el proceso de expansión física de la ciudad de Cali, tenía que ser dirigido hacia los municipios vecinos de Yumbo, Jamundí, Candelaria y Palmira, de tal forma que se atendiera la demanda de vivienda de la población en constante crecimiento. Además de lo anterior, el PIDECA formuló una propuesta técnica para la construcción del área metropolitana de Cali; sin embargo, los municipios involucrados en estas dinámicas territoriales, se opusieron a este proyecto debido al temor que tenían de ser "absorbidos" por la gran urbe.

Continuación del Cuadro 12.

Plan o acuerdo gubernamental	Año de publicación	Área metropolitana propuesta	Descripción general
Programa de Integración y Desarrollo Metropolitano de los Municipios del Sur del Valle (PIMSUVALLE)	Este documento se formuló en el año de 1983.	Este documento planteó la conformación de una "*región metropolitana*", la cual estaría integrada por los municipios de Cali, Palmira, Yumbo, El Cerrito, Dagua, Pradera, Jamundí, Candelaria, Ginebra, Florida, Vijes y La Cumbre.	En 1983, la Gobernación del Valle, la CVC, EMCALI y los doce municipios mencionados en la columna anterior, formularon la estrategia de planificación denominada PIMSUVALLLE. Por primera vez, los municipios inmersos en el proceso de metropolización liderado por la ciudad de Cali, plantearon oficialmente su voluntad política para reconocer dicho fenómeno urbano, así como también formularon distintas iniciativas gubernamentales para impulsar la integración supramunicipal. Sin embargo, esta propuesta no trascendió más allá del papel, a pesar de los proyectos que contenía para consolidar la región metropolitana del centro y sur del Valle del Cauca.
Cuadernillos del Plan de Desarrollo de Cali	Este documento se formuló en el año de 1990	Los cuadernillos del Plan de Desarrollo de Cali plantean la conformación de un área metropolitana integrada por los municipios de Cali, Palmira, Yumbo, Candelaria, Jamundí y Puerto Tejada.	En términos generales, los cuadernillos del Plan de Desarrollo de Cali reconocen la existencia de un entorno metropolitano que gravita alrededor de la capital del Valle. Estos documentos establecen los municipios que hacen parte del área metropolitana de Cali, asignándoles un rol específico a cada uno de ellos, a saber: **Cali**, como centro regional de servicios de alta complejidad funcional; **Palmira**, como polo agroindustrial; **Yumbo**, como asentamiento predominantemente industrial; **Jamundí**, como ciudad dormitorio; **Candelaria**, como centro de abastecimiento de alimentos; y **Puerto Tejada**, como unidad agropecuaria. Por último, se debe resaltar que los cuadernillos del Plan de Desarrollo incluyeron en su propuesta al municipio de Puerto Tejada, demostrando que el proceso de metropolización de la ciudad de Cali ha desbordado los límites político-administrativos del departamento del Valle del Cauca.

Fuente: Elaboración propia con base en MARTÍNEZ TORO, Pedro Martín & BUITRAGO BERMÚDEZ, Óscar (2011). Op. Cit., p. 24-49 & BOLAÑOS TROCHEZ, Francy Viviana (2014). Op. Cit., p. 102-104

6.2. FORMACIÓN DEL PATRÓN MORFOLÓGICO DE ARCHIPIÉLAGO METROPOLITANO EN EL MUNICIPIO DE PALMIRA ENTRE LOS AÑOS 1990 Y 2021

Este subíndice tiene como finalidad evidenciar y constatar la formación del patrón morfológico de *archipiélago metropolitano* en el municipio de Palmira. Para ello, esta investigación realizará un análisis multitemporal de la zona objeto de estudio, el cual abarcará, como se mencionó en el capítulo IV de este trabajo, un periodo comprendido entre los años de 1990 y 2021. En este sentido, el presente subíndice se encuentra organizado en dos grandes puntos: en primer ítem, la investigación describirá las distintas políticas de competitividad que han venido impulsando, desde la década de 1990, las autoridades tanto departamentales como municipales, las cuales buscan insertar al Valle y a Palmira en los flujos transnacionales de la economía mundial; y en segundo lugar, la investigación se centrará en analizar los principales patrones morfológicos y funcionales del *archipiélago metropolitano* configurado en el municipio de Palmira.

6.2.1. La competitividad como nuevo derrotero de las políticas públicas locales: el deseo de construir un entorno geográfico más acorde con la globalización contemporánea

A partir de la década de 1990, las autoridades del Valle del Cauca comenzaron a promocionar un nuevo modelo de planificación territorial más acorde con las dinámicas globales. Según los planteamientos de Bustos[359], el objetivo principal de tal modelo de gestión, era "convertir" a los centros urbanos del departamento en "lugares atractivos" para los crecientes flujos de IED, por lo cual se debían diseñar múltiples proyectos y programas productivos capaces de "seducir" a los inversionistas extranjeros[360]. En este sentido, y en el marco del proceso de apertura externa del mercado colombiano, las autoridades regionales ordenaron la elaboración de dos estudios diagnósticos, con el fin de identificar las condiciones que tenía el Valle y la ciudad de Cali para afrontar los retos de la desregulación económica. Bajo este panorama, se publican los informes conocidos popularmente como "*El Cali que queremos*" y "*El Valle de cara al mundo*", los cuales fueron elaborados desde distintos enfoques teórico-conceptuales; aspecto que les imprimió un carácter singular a cada uno de estos documentos públicos.

Resaltando algunos elementos constitutivos de los informes mencionados con anterioridad, se puede destacar el enfoque teórico-conceptual que utilizaron los autores del documento "*El Cali que queremos*". De acuerdo con Bustos[361], en este informe la globalización es vista como una "realidad externa" que no guarda una relación directa con los fenómenos que se presentan en el escenario local. De hecho, este documento no utiliza el término de "*globalización*", sino que emplea otros conceptos para referirse a tal proceso multiescalar – dígase, por ejemplo, "*aldea global*", "*mundo multipolar*", "*bloques económicos*", "*sociedad posindustrial*", entre otros –. Este informe buscó realizar un análisis sectorial de la ciudad de Cali, incorporando una descripción general de las fortalezas y debilidades que tenía la capital del Valle para afrontar los múltiples

[359] BUSTOS OSPINA, Jorge Alberto (2016). Op. Cit., p. 31-32
[360] Ibid., p. 32
[361] Ibid., p. 33-35

desafíos de la apertura económica. Al respecto, Bustos[362] expresa que este documento adoptó una perspectiva teórica tradicional, dado que propone una clara delimitación entre las escalas espaciales involucradas en estos asuntos – global, nacional, regional y municipal –, las cuales se presentan como unidades de análisis claramente diferenciadas entre sí.

Otro dato importante que se debe resaltar del documento mencionado con anterioridad, es que éste utilizó como marco teórico-conceptual la noción clásica de "*ventajas comparativas*"[363], por lo cual el análisis que elaboró este informe de la posición de Cali en el mercado global, se basó principalmente en la dotación de recursos naturales que tiene la capital del Valle. En términos generales, se puede afirmar que el documento conocido como "*El Cali que queremos*"*, buscó ofrecer una visión preliminar sobre la posible articulación de la ciudad de Cali con la economía mundial, a pesar de la base teórica-conceptual que utilizaron los autores de este estudio**. En contraste con lo anterior, el informe "*El Valle de cara al mundo*" o "*Estudio Monitor*" tuvo como eje central el concepto de "*ventajas competitivas*". Este documento, que fue publicado en 1995, fue realizado por la firma Monitor Company dirigida por el docente Michael Porter (1947-). Este texto tenía como finalidad identificar y evaluar las condiciones productivas que poseía el Valle del Cauca para afrontar los desafíos de la apertura externa de la economía colombiana[364].

Lo interesante del informe Monitor es que trató de identificar las oportunidades de articulación global que tenía el mercado regional, lo cual permitió conocer, a grandes rasgos, el estado de la economía vallecaucana. De acuerdo con Bustos[365], este estudio concluyó que la orientación del aparato productivo local hacia el mercado doméstico, había provocado un pobre desarrollo y desempeño del sector exportador; particularidad que se traducía en las pocas conexiones funcionales que tenía el departamento con otras economías del planeta. Se debe resaltar que el informe Monitor realizó una serie de recomendaciones tendientes a mejorar y fortalecer la inserción global del Valle y de Colombia en general, exhortando a las autoridades tanto locales como estatales a impulsar proyectos de diversificación empresarial que promovieran la llegada de IED al territorio. En este sentido, se puede plantear que el informe Monitor dejó en evidencia la poca articulación global que presentaba la economía departamental y la fuerte dependencia que tenía de las actividades agroindustriales asociadas con la caña de azúcar.

A partir del informe Monitor, las autoridades locales, en coordinación con el gobierno nacional, comenzaron a impulsar distintas estrategias público-privadas tendientes a mejorar la inserción global de la economía vallecaucana. Para lograr este propósito, las élites regionales adoptaron el paradigma de la competitividad como marco teórico-metodológico para la elaboración de las diferentes políticas gubernamentales relacionadas con el tema de la internacionalización de la

---

[362] Ibid., p. 33
[363] Ibid., p. 34
(*) Este estudio fue publicado originalmente en 1992.
(**) Este estudio fue elaborado por una serie de instituciones locales y nacionales, tales como la Alcaldía de Cali, la Gobernación del Valle, la Cámara de Comercio de Cali, EMCALI, la Universidad del Valle, la Fundación para la Educación Superior (FES), Colciencias, entre otras.
[364] Ibid., p. 33
[365] Ibid., p. 35

economía. En consecuencia, varios Planes de Desarrollo Municipal (PDM) del Valle del Cauca – en especial los pertenecientes a los municipios del área metropolitana de Cali –, empezaron a diseñar y proponer, en su sección económica, un conjunto de planes, programas y proyectos encaminados a mejorar los indicadores de competitividad del aparato productivo regional, bajo el supuesto de que tales estrategias ayudarían a fortalecer y expandir las conexiones globales del mercado vallecaucano*. Sin embargo, estas medidas obtuvieron resultados mixtos durante su periodo de ejecución, debido a la falta de coordinación que existía entre las autoridades del Valle y el gobierno central.

Aunque desde los primeros años de la apertura externa se habían diseñado distintas políticas de competitividad – tanto de orden nacional como regional[366] –, no existía como tal un sistema público que se encargara de coordinar y supervisar los temas asociados con la competitividad productiva del país. Según Jorge Bustos[367], solo hasta el año 2004, Colombia logró establecer una institucionalidad más o menos "ordenada" sobre este asunto de interés general, gracias a la aprobación de los documentos CONPES 3297 de 2004 y 3439 de 2006, los cuales facilitaron la creación y regionalización de tres instrumentos clave para estos temas, a saber: el Sistema Nacional de Competitividad (SNC), la Comisión Nacional de Competitividad (CNC) y la Agenda Interna para la Productividad y la Competitividad (ver Cuadro 4). Para autores como Morinelly Burbano[368] y Bustos Ospina[369], fue la regionalización de estas instituciones lo que permitió que los territorios subnacionales contaran con un marco teórico-metodológico para la construcción de políticas de competitividad tendientes a mejorar la inserción global del mercado colombiano.

En el caso del Valle, el proceso para la construcción de la Agenda Interna Departamental (AID) comenzó en el año 2004, cuando el gobierno nacional aprobó el documento CONPES 3297[370]. La elaboración de la AID requirió de la participación del Estado, el sector privado y la academia, actores que diseñaron un esquema metodológico que premió la concertación y coordinación interinstitucional entre las distintas entidades involucradas en este tema. El propósito de la AID era definir e implementar una serie de planes y proyectos que ayudaran a mejorar la inserción global de algunos sectores económicos. Para ello, los actores responsables de la construcción de la AID, propusieron un total de 22 apuestas productivas en las que el Valle del Cauca podía basar su participación en los circuitos económicos mundiales. En realidad, la AID consistió en la identificación y caracterización de dichas apuestas productivas, desarrollando para tal efecto

(*) En términos generales, los ejes estratégicos definidos tanto en los PDM como en los PDD (Planes de Desarrollo Departamental) hablan sobre la necesidad de fortalecer algunos sectores determinantes para la competitividad del Valle, tales como promover las exportaciones, impulsar la difusión de las TIC en la ciudadanía, adoptar programas para el fomento de la ciencia y la innovación tecnológica, mejorar la red vial del departamento, estimular la inversión nacional y extranjera a través de la creación de "incentivos tributarios", entre otros ítems.

366 Ibid., p. 39

367 Ibid., p. 36-39

368 MORINELLY BURBANO, María Camila (2017). Op. Cit., p. 17-19

369 BUSTOS OSPINA, Jorge Alberto (2016). Op. Cit., p. 38-40

370 COLOMBIA. CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. Documento 3297 (2004). Op. Cit., p. 7-9

un completo análisis estratégico de las ventajas competitivas que tenían estas actividades, así como también las deficiencias estructurales que presentaban tales labores económicas[371] (ver Tabla 9).

Tabla 9. Apuestas productivas propuestas por la Agenda Interna del Valle del Cauca.

Sector económico	Apuestas productivas
Agroindustria	**1.** Cadena productiva de la caña de azúcar: azúcar crudo, azúcar blanco, azúcar refinado, azúcar orgánico, azúcar dietético y jugos en polvo.
	2. Cadena productiva de la caña de azúcar: confitería y chocolatería.
	3. Cadena productiva de la caña de azúcar-sucroquímica: desarrollo de biopolímeros y ácido cítrico y derivados (citrato de sodio y de calcio, etc.)
	4. Biocombustibles-alcohol carburante a partir de caña de azúcar y generación de biomasa.
	5. Plantaciones forestales productivas para el abastecimiento de madera, papel y cartón.
	6. Cadena productiva de la guadua.
	7. Plantas medicinales y aromáticas.
	8. Comercialización de productos ecológicos: alimentos frescos y procesados, flores exóticas y follajes tropicales.
	9. Cafés especiales.
	10. Frutales: maracuyá, mora, naranja, mandarina, papaya, pitahaya, guayaba, aguacate, borojó, etc.
	11. Hortalizas: ají, pimentón, tomate y zapallo.
	12. Pesca y acuicultura en el pacífico vallecaucano: atún, pesca blanca y camarón tití.
Industria	**13.** Cadena productiva de la pulpa, papel, cartón, editoriales y artes gráficas.
	14. Cadena productiva del cuero.
	15. Confecciones especializadas.
Servicios empresariales y personales	**16.** Servicios logísticos para importación y exportación de mercancías.
	17. Programas informáticos de calidad internacional.
	18. Productos turísticos especializados.

[371] COLOMBIA. DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN (DNP). Agenda Interna para la Productividad y la Competitividad: documento regional del Valle del Cauca. Bogotá, D.C.: DNP, 2007. p. 27-28

Continuación de la Tabla 9.

Sector económico	Apuestas productivas
Servicios de salud y áreas asociadas	**19.** Servicios de salud, tecnologías del conocimiento y productos de soporte complementarios.
	20. Estética y belleza: servicios de cirugía plástica y estética, tratamientos de belleza, microinjertos capilares y tratamientos para la piel.
	21. Industria farmacéutica: medicamentos y otros complementarios.
	22. Industria nutraceútica: bienes y servicios destinados a la nutrición, la salud y el cuidado personal con base en productos naturales.

Fuente: Elaboración propia con base en COLOMBIA. DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN (2007). Op. Cit., p. 26

En el 2008, el gobierno del entonces presidente Álvaro Uribe aprueba el documento CONPES 3527, el cual estableció la PNCP del país[372]. Como se mencionó en el subíndice 5.1.2. de esta investigación, la PNCP se encuentra compuesta por cinco grandes pilares o ejes estratégicos, a saber: **a)** *desarrollo de clústeres de talla mundial*; **b)** *salto en la productividad y el empleo*; **c)** *formalización empresarial y laboral*; **d)** *fomento a la ciencia, la tecnología y la innovación*; y **e)** *políticas transversales de promoción a la competencia y la inversión*. Según Bustos[373], la línea estratégica de *clústeres* o *sectores empresariales de clase mundial*, se convirtió en el principal instrumento que utilizaron los territorios subnacionales para precisar sus apuestas productivas. En el caso del Valle, por ejemplo, este proceso de revisión fue coordinado y supervisado por la Comisión Regional de Competitividad del Valle del Cauca (CRC), entidad que fue creada en el año 2006. Será esta institución la responsable de agrupar en clústeres de competitividad las distintas apuestas productivas definidas por la AID.

En el año 2013, la CRC del Valle inicia el proceso para la construcción de la iniciativa clúster[374]. En dicha oportunidad, la CRC, el sector privado y la academia diseñaron e implementaron una metodología especial con el objetivo de medir el potencial competitivo de las distintas apuestas productivas definidas por la AID (ver Tabla 9). Como resultado de la aplicación de este método de evaluación*, las apuestas productivas fueron clasificadas de acuerdo con su potencial para formar clústeres empresariales de talla mundial. En el 2014, la CRC presenta formalmente los primeros cinco clústeres del Valle del Cauca, a saber: bioenergía, proteína blanca, excelencia

[372] COLOMBIA. CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. Documento 3527 (2008). Op. Cit., p. 10-12
[373] BUSTOS OSPINA, Jorge Alberto (2016). Op. Cit., p. 43-45
[374] Ibid., p. 44
(*) Para medir el potencial competitivo de las apuestas productivas definidas por la AID, las instituciones encargadas de construir los clústeres empresariales del Valle, evaluaron distintos parámetros asociados con el desempeño económico de estas actividades, tales como calidad y cobertura del empleo que éstas generaban, número y tamaño de las empresas involucradas en cada sector estratégico, valor agregado que estas labores productivas adicionaban al mercado regional, entre otros ítems.

clínica, macrosnacks y belleza y cuidado personal. Años más tarde, la CRC amplía el número de clústeres empresariales, al anunciar la creación de los sectores de economía digital, hábitat urbano, sistema moda y experiencias[375].

En este sentido, se puede decir que los clústeres empresariales definidos por la CRC, agrupan aquellas actividades económicas que poseen la capacidad operativa suficiente para promover el desarrollo y la internacionalización del mercado regional. De hecho, uno de los objetivos que tiene la política local de clústeres de competitividad, es que las empresas internacionales elijan al Valle del Cauca como destino para invertir sus capitales; aspecto que ayudaría a mejorar la participación e inserción global de la economía regional. Además de lo anterior, se debe anotar que cada clúster o sector productivo, se desarrolla a través de un plan de acción específico, el cual debe contar con diferentes programas y proyectos que permitan alcanzar las metas fijadas por cada sector empresarial. En este punto, vale la pena mencionar que las autoridades locales han recibido asesoría internacional para elaborar los planes de acción de los distintos clústeres de competitividad.

En este sentido, se puede destacar, por ejemplo, el plan de acción del clúster de bioenergía[376]. Dicho plan, es financiado en su totalidad por el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), el cual ha participado en el proceso de construcción de otras iniciativas de esta clase a lo largo de Latinoamérica. Volviendo al caso del clúster de bioenergía, se debe mencionar que los ejes programáticos del plan de acción de este sector, fueron elaborados por la Cámara de Comercio de Cali y la empresa catalana de servicios especializados “Cluster Development”. De acuerdo con Bustos[377], lo anterior deja en evidencia la articulación e interrelación funcional de distintos agentes socioeconómicos que pertenecen a varias escalas de intervención territorial – global, nacional y local –, los cuales confluyen en un espacio determinado con el objetivo de definir e impulsar una serie de políticas económicas tendientes a facilitar la operación y valorización de los flujos transfronterizos que caracterizan a la globalización contemporánea.

En el caso del municipio de Palmira, se puede mencionar que las autoridades de esta entidad territorial, vienen trabajando, desde la década de 1990, en múltiples proyectos productivos que tienen como propósito aumentar los índices de competitividad asociados con el mercado local. En el 2001, el Concejo Municipal de Palmira expidió el Acuerdo No. 109, el cual reglamentó el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de tal asentamiento[378]. Un aspecto clave de este texto, es que realizó un análisis de las distintas problemáticas que presentaba la economía del Valle, anotando que dichas dificultades afectaban seriamente el crecimiento del mercado palmirano. Entre las problemáticas que identificó el POT en relación con la estructura productiva del Valle

---

375 VIVEROS, Lina Marcela. Competitividad del clúster de proteína blanca del Valle del Cauca. Trabajo de grado para optar por el título de Administradora de Empresas. Santander de Quilichao: Universidad del Valle, 2015. p. 29-31

376 BUSTOS OSPINA, Jorge Alberto (2016). Op. Cit., p. 47-49

377 Ibid., p. 49-50

378 CONCEJO MUNICIPAL DE PALMIRA. Acuerdo No. 109 de 2001: “*por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial*”. Palmira: Concejo Municipal, 2001. p. 14-16

y de Palmira, se encuentran, por ejemplo, la poca articulación e interconexión funcional de las distintas compañías regionales con los flujos económicos de carácter transnacional, la escasa o nula diversificación empresarial del aparato productivo departamental, la baja competitividad de los encadenamientos productivos municipales y la falta de interés de los principales actores de la región – gobierno local, sector privado y universidades – para identificar nuevos sectores de exportación[379].

Aunque el POT de Palmira habla sobre la necesidad de solucionar las diferentes problemáticas mencionadas con anterioridad, éste no propone programas específicos que permitan mejorar, de forma progresiva, la situación presentada por el municipio de Palmira en este tema[380]. Será hasta el año 2009, cuando las autoridades municipales, en coordinación con el sector privado y algunas universidades de la región, comiencen con el proceso de construcción de la Agenda Interna de Palmira (AIP). En términos generales, la AIP buscó identificar y definir una serie de apuestas productivas de alto valor agregado, con el objetivo de impulsar la internacionalización de la economía municipal. La idea principal de la AIP, era establecer, entre otras cosas, varios lineamientos de política económica que incentivaran la inversión nacional y extranjera, a través del fortalecimiento de las diferentes áreas productivas del municipio[381]. De esta manera, la AIP exhortó a las autoridades locales a consolidar el dinamismo económico que enseñaban ciertos "*nodos corporativos*" instalados sobre determinados corredores viales, lo cual exigía un marco normativo especial en materia tributaria.

Los lineamientos de política económica que propuso la AIP, se pueden agrupar en cuatro ejes o pilares estratégicos, a saber: **1)** *infraestructura para la competitividad – vías de interconexión regional y plataformas digitales* –; **2)** *desarrollo de sectores productivos de alto valor agregado*; **3)** *fomento a la ciencia*, *la tecnología y la innovación*; y **4)** *fortalecimiento de las actividades de carácter agrícola*[382]. Estos pilares, en conjunto, debían asegurar la construcción de un entorno geográfico altamente competitivo y atractivo para los inversionistas locales y extranjeros, bajo la premisa de que un ambiente empresarial con estas características permitiría incrementar la calidad de vida de la población. Con el establecimiento de estos pilares o lineamientos, la AIP definió, en el 2009, siete apuestas productivas de alto valor agregado para el municipio objeto de estudio: **1)** *desarrollo de productos para la belleza y el cuidado personal*; **2)** *elaboración de biofertilizantes y biofungicidas para el sector agrícola*; **3)** *fabricación de* "*alimentos procesados*" *a base de frutas*, *hortalizas y plantas aromáticas*; **4)** *producción de biocombustibles a partir de caña de azúcar*; **5)** *prestación de servicios de salud*; **6)** *fortalecimiento de la industria del papel, el cartón y la comunicación gráfica*; y **7)** *desarrollo de plataformas tecnológicas*[383].

---

[379] ALCALDÍA MUNICIPAL DE PALMIRA (2000). Op. Cit., p. 88-89
[380] ALCALDÍA MUNICIPAL DE PALMIRA. Documento soporte del proceso de revisión excepcional del Plan de Ordenamiento Territorial del municipio de Palmira. Palmira: Alcaldía Municipal, 2014. p. 4-10
[381] UNIVERSIDAD DEL VALLE & ALCALDÍA MUNICIPAL DE PALMIRA. Agenda de Competitividad para el municipio de Palmira: informe final. Palmira: Univalle & Alcaldía Municipal, 2009. p. 9-14
[382] Ibid., p. 150-160
[383] Ibid., p. 174-176

Se debe resaltar que las apuestas productivas de la AIP, se realizaron con base en los sectores económicos de carácter estratégico que había identificado la AID en el 2007 (ver Tabla 9). Sin embargo, la AIP profundizó en varios asuntos relacionados con dichas actividades productivas. En este orden de ideas, se puede destacar, por ejemplo, el sector de plataformas tecnológicas. Según la AIP[384], las distintas actividades económicas agrupadas en este sector – sistemas de información, telecomunicaciones, medios informáticos, redes electrónicas, entre otras – se han convertido en importantes instrumentos para el desarrollo de la economía mundial, al propiciar la interconexión simultánea de múltiples *enclaves corporativos* ubicados alrededor del planeta Tierra. En el caso del municipio de Palmira, la AIP encontró que este sector productivo estaba orientado fundamentalmente a la prestación de *servicios de tercerización de tipo BPO e ITO*[385], destacándose los procesos de subcontratación de personal y administración corporativa.

En este punto, se debe mencionar que el proceso de construcción de la AIP inició en el 2009, un año después de que se aprobara el documento CONPES 3527 que estableció la PNCP del país. De hecho, la AIP incorporó una serie de lineamientos teórico-metodológicos de la PNCP, en especial los relacionados con el eje estratégico de *clústeres empresariales de talla mundial*. En este sentido, la AIP exhortó a las autoridades municipales y regionales a trabajar de manera articulada en políticas públicas que estimularan la creación de clústeres o sectores productivos altamente competitivos[386], haciendo énfasis en aquellas actividades económicas que enseñan una mayor demanda global en la actualidad. Para ello, la AIP propone fortalecer y promocionar los *nodos empresariales* que se encuentran localizados en el municipio de Palmira, tales como el ingenio Manuelita, la Zona Franca del Pacífico, Harinera del Valle, Sucroal, Holcim, Quimpac de Colombia, etc. De igual manera, la AIP también expresa la necesidad de estimular y atraer más IED, aspecto que permitiría aumentar los índices de empleo y bienestar social de la gente.

Finalmente, la AIP menciona que la competitividad del municipio de Palmira depende, en gran medida, del estado y funcionalidad que presenta la infraestructura vial de tal entidad territorial. En este punto, la AIP exhorta a las autoridades municipales y regionales a impulsar proyectos de infraestructura que tengan como finalidad construir y mantener una buena red de carreteras, ya que esto facilitaría la accesibilidad a los múltiples centros de producción y de consumo que existen en el Valle y Palmira. Además de lo anterior, la AIP invita a las autoridades municipales a desarrollar varios programas y proyectos que permitan extender la red de servicios públicos domiciliarios hacia aquellas zonas rurales que concentren población y actividad productiva. Lo anterior, de acuerdo con el informe de la AIP, ayudaría a mejorar los índices de competitividad de la economía regional, convirtiendo al municipio de Palmira en un territorio atractivo para los inversionistas tanto nacionales como extranjeros.

A pesar de que la AIP recomendó diferentes estrategias para mejorar la inserción global de la economía municipal, éstas no fueron recogidas en un acto administrativo o política vinculante,

---

[384] Ibid., p. 179-181
[385] Ibid., p. 180-181
[386] Ibid., p. 175-176

por lo cual no se desarrollaron en su totalidad. Será hasta el año 2012, cuando las autoridades locales inicien un nuevo documento de política pública relacionado con estos asuntos. Bajo la dirección del Instituto de Prospectiva, Innovación y Gestión del Conocimiento de la Universidad del Valle, se realizó el estudio titulado "*Determinación de la vocación productiva y de desarrollo del polígono de oro de Palmira*", el cual analizó las condiciones geo-estratégicas del municipio objeto de investigación, con la finalidad de "definir" y "delimitar" una serie de áreas productivas que, en conjunto, forman un polígono irregular de 20.000 ha aproximadamente[387]. En el Mapa 7, se encuentran señalados tales sectores estratégicos, los cuales cubren la mayor parte del territorio rural del municipio de Palmira.

En términos generales, las zonas productivas agrupadas en el *polígono de oro*, corresponden a las áreas de influencia de los principales *nodos empresariales* localizados en el territorio rural del municipio de Palmira[388] – dígase, por ejemplo, las zonas francas del Pacífico y Palmaseca, el Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón, el CIAT, Sucroal, AGROSAVIA, entre otros –. Una vez delimitadas dichas áreas productivas, el estudio del *polígono de oro* proponía varios lineamientos de ordenamiento territorial para estos sectores estratégicos, con el fin de orientar e impulsar el desarrollo físico y económico de estas zonas. Además de lo anterior, este estudio identificó y describió seis vocaciones productivas que tenían la capacidad operativa de formar clústeres empresariales de talla mundial, a saber: **1)** *aeronáutica*; **2)** *logística*; **3)** *investigación científica e innovación tecnológica*; **4)** *agrícola*; **5)** *salud* y **6)** *automotriz*. Para consolidar estas vocaciones, el estudio del *polígono de oro* recomendó, entre otras cosas, mejorar el estado de las vías de interconexión supramunicipal, así como también ofrecer beneficios tributarios a las distintas compañías dedicadas a tales actividades económicas.

Uno de los lineamientos de ordenamiento territorial que formuló el estudio citado anteriormente fue la necesidad de que las autoridades regionales consoliden las actividades económicas de carácter complementario que se producen en torno a los principales *enclaves corporativos* del municipio de Palmira. Para lograr tal propósito, el estudio del *polígono de oro* recomendó, entre otras cosas, impulsar diferentes proyectos gubernamentales que promovieran la formalización empresarial y laboral en estas áreas productivas, lo cual ayudaría a incrementar los índices de bienestar social de la población ocupada en dichas labores. Sin embargo, este estudio expresó que el éxito de estas iniciativas depende, en gran medida, de la posibilidad de establecer algún esquema asociativo entre Cali, Palmira y Yumbo, debido a que gran parte de las personas que trabajan en las distintas empresas ubicadas en el municipio objeto de investigación, provienen de las entidades territoriales mencionadas anteriormente – Cali y Yumbo –; particularidad que deja en evidencia la necesidad de conformar un mecanismo de planificación entre tales centros urbanos[389].

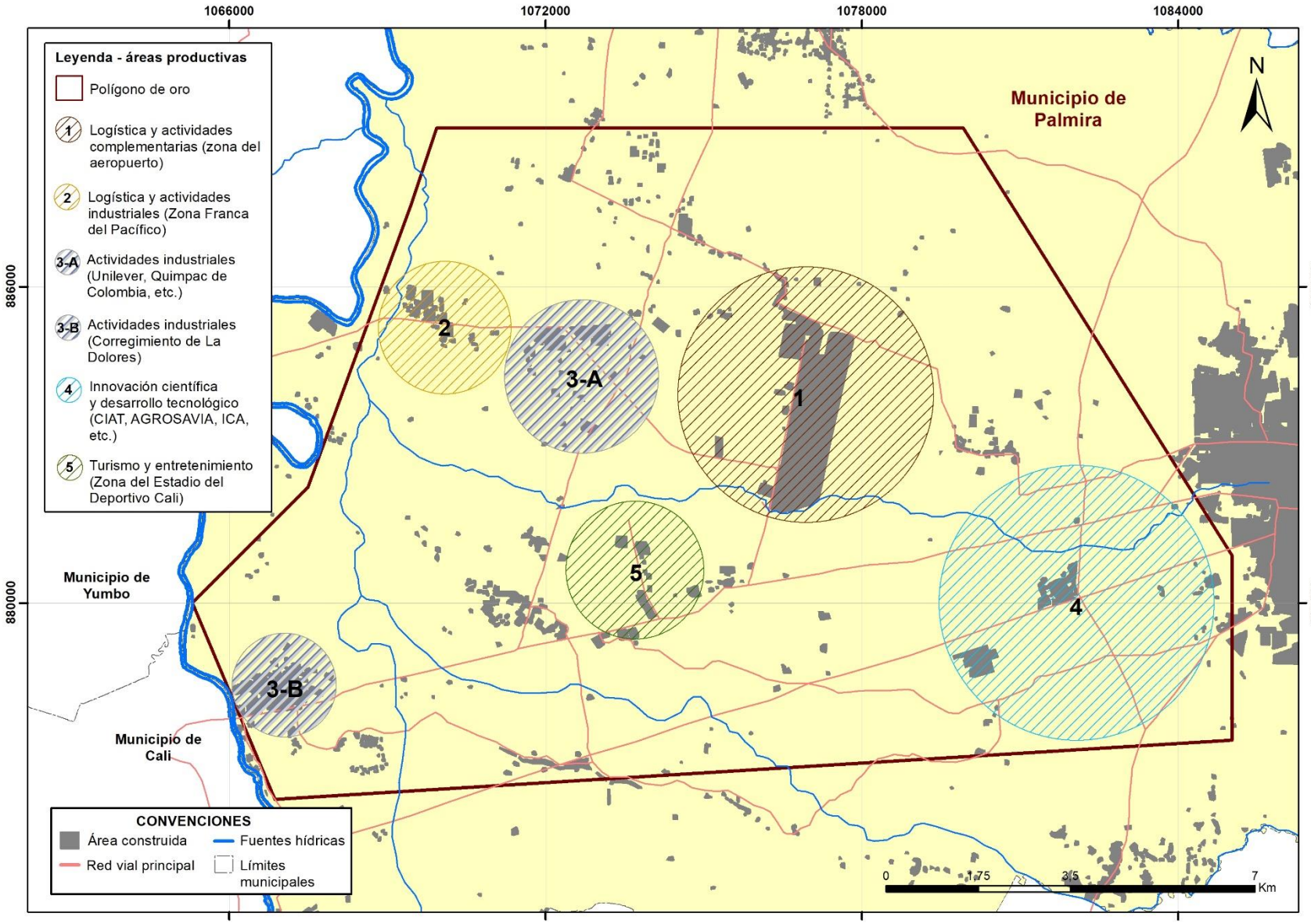
---

[387] UNIVERSIDAD DEL VALLE & ALCALDÍA MUNICIPAL DE PALMIRA. Determinación de la vocación productiva y de desarrollo del polígono de oro de Palmira. Palmira: Univalle & Alcaldía Municipal, 2012. p. 45-50

[388] Ibid., p. 51-54

[389] Ibid., p. 82-83

Mapa 7. *Polígono de oro* del municipio de Palmira.



Fuente: Elaboración propia con base en UNIVERSIDAD DEL VALLE & ALCALDÍA DE PALMIRA (2021). Op. Cit., p. 4-7

Según el estudio de movilidad poblacional realizado por el DANE en el 2005[390], cerca del 7,6% de las personas que trabajan en el municipio de Palmira, provienen de la capital del Valle; dato que deja en evidencia las relaciones de interdependencia funcional que han establecido estos dos asentamientos a través de la historia. De acuerdo con el estudio del *polígono de oro*[391], la conformación de un esquema asociativo o área metropolitana entre los municipios nombrados con anterioridad – Cali, Palmira y Yumbo –, ayudaría a consolidar la estrategia clúster que han venido promocionando, desde la década de 1990, las autoridades regionales y nacionales, ya que facilitaría la construcción y ejecución de políticas de competitividad tendientes a "mejorar" algunos aspectos productivos de la economía local. De hecho, este estudio propone una visión institucional de largo plazo para el municipio de Palmira, el cual deberá convertirse, según esta visión, en un referente productivo de carácter global para el año 2037[392].

En términos generales, esta visión institucional plantea que, para el año 2037, el municipio de Palmira tendrá la capacidad operativa suficiente para promover el crecimiento económico y la inserción mundial del mercado vallecaucano, dado que logró modernizar su aparato productivo de acuerdo con las tendencias contemporáneas de la economía global. Se debe subrayar que esta visión fue "recogida" parcialmente por el proceso de ajuste y revisión del POT de Palmira realizado en el año 2014. En tal documento institucional, las autoridades locales reconocieron la importancia de estimular y profundizar la internacionalización de la economía municipal, a través de la creación de una serie de proyectos público-privados tendientes a corregir distintas problemáticas del aparato productivo palmirano – dígase, por ejemplo, la poca especialización de la mano de obra, la deficiente conectividad digital de los ciudadanos, la falta de articulación entre las autoridades, el sector privado y la academia, entre otras –.

En este sentido, el documento de ajuste y revisión del POT de Palmira formuló un conjunto de proyectos gubernamentales encaminados a solucionar varias de las problemáticas citadas con anterioridad – dígase, por ejemplo, construir más equipamientos educativos para las personas de todas las edades, realizar alianzas estratégicas con las instituciones de educación superior para ofertar varios cursos especializados en diferentes áreas del conocimiento, mejorar la red vial tanto urbana como rural del municipio, crear beneficios tributarios para la atracción de IED, promover la llegada de empresas dedicadas a actividades económicas asociadas con las TIC, entre otros[393] –. En este punto, vale la pena destacar que el POT de Palmira, reconoció que la posibilidad de construir un entorno geográfico acorde con los parámetros internacionales, pasa por el fortalecimiento de aquellos *nodos productivos* localizados históricamente en el territorio, por lo cual se debían consolidar las actividades económicas desarrolladas por la agroindustria cañera. De ahí, que esta versión del POT haya planteado, dentro de sus objetivos estratégicos,

---

[390] GOBERNACIÓN DEL VALLE DEL CAUCA & UNIVERSIDAD DE SAN BUENAVENTURA DE CALI. Estructuración socioeconómica-espacial. En: Diagnóstico operativo del Plan de Ordenamiento Territorial Departamental del Valle del Cauca. Cali: Gobernación & Universidad San Buenaventura, 2013. p. 105
[391] UNIVERSIDAD DEL VALLE & ALCALDÍA MUNICIPAL DE PALMIRA (2012). Op. Cit., p. 61-62
[392] Ibid., p. 61
[393] ALCALDÍA MUNICIPAL DE PALMIRA (2014). Op. Cit., p. 180-222

apoyar y facilitar el desarrollo de las distintas cadenas de producción que se derivan del sector azucarero[394].

Ahora bien, la nueva versión del POT de Palmira también propuso la categoría de "*corredores suburbanos*", la cual hace referencia a aquellas vías de conexión interregional que concentran una importante actividad productiva y residencial. En este orden de ideas, el POT expresa que las carreteras que cumplen con estas características son: la recta Cali-Palmira o Ruta Nacional 25, la vía Rozo-El Cerrito y la vía Amaime-Palmira[395]. A lo largo de estos corredores, se hallan localizados algunos de los "*nodos productivos*" más importantes de la economía vallecaucana – p. ej., ingenio Manuelita, Holcim, Industrias de Licores del Valle, Managro, Cemex, etc. –, así como también varios núcleos poblacionales del municipio – Rozo, Palmaseca, La Torre, entre otros –. Dichas zonas suburbanas, están reguladas por el artículo 34º de la Ley 388 de 1997[396] y por el Decreto 4066 de 2008[397], normas que establecen los parámetros de planificación que deben hacer cumplir las autoridades municipales en estas áreas especiales.

En realidad, la figura de "*corredores suburbanos*" que propone la versión más reciente del POT de Palmira, es una modificación de las áreas productivas que identificó el estudio del *polígono de oro* en 2012 (ver Mapa 7). En cuanto a la vía Cali-Yumbo-Aeropuerto, ésta es considerada como un "*corredor funcional*" del municipio objeto de estudio*, debido a la presencia de varios *enclaves empresariales* de suma importancia para la economía del Valle – dígase, por ejemplo, la Zona Franca del Pacífico, Unilever, Colgate-Palmolive, Quimpac de Colombia, etc. – Ahora bien, la razón que explica por qué esta vía no recibe el calificativo de "*corredor suburbano*" por parte del POT, es que en las áreas próximas a esta carretera, no se encuentran usos del suelo asociados con actividades residenciales, ya sean de ocio – casas campestres – o permanentes – corregimientos o núcleos veredales –. Por último, se debe mencionar que tanto la AIP como el estudio del *polígono de oro*, identificaron que la articulación global del mercado vallecaucano se limita fundamentalmente a las naciones de la región andina sudamericana, por lo cual estos documentos exhortan a las autoridades estatales a establecer acuerdos comerciales con otros países del planeta, en especial con aquellos ubicados en la cuenca del Océano Pacífico[398].

Como se puede observar, los distintos gobiernos tanto municipales como departamentales han venido impulsando, desde la década de 1990, una serie de políticas públicas de tipo "meso" o "sectoriales" tendientes a mejorar estructuralmente la competitividad de la economía regional, bajo la premisa de que tales iniciativas ayudan a insertar al mercado vallecaucano a los flujos

---

394 Ibid., p. 2
395 Ibid., p. 240-241
396 COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 388. (18, julio, 1997). Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989 y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones. Bogotá, D.C.: Congreso, 1997. p. 16
397 PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 4066 (24, octubre, 2008). Por el cual se modifican los artículos 1, 9, 10, 11, 14, 17, 18 y 19 del Decreto 3600 de 2007 y se dictan otras disposiciones. Bogotá, D.C.: Presidencia, 2008. p. 1-2
(*) El asunto de los "*corredores funcionale*s" del municipio de Palmira, será profundizado en el subíndice 6.2.2. de este trabajo de grado.
398 UNIVERSIDAD DEL VALLE & ALCALDÍA MUNICIPAL DE PALMIRA (2012). Op. Cit., p. 83-90

transfronterizos que caracterizan a la globalización contemporánea. Como consecuencia de lo anterior, se han localizado varios "*nodos*" o "*islas productivas*" a lo largo del territorio municipal de Palmira, generando un patrón morfológico a la manera de *archipiélago metropolitano*, cuyos rasgos constitutivos se han denominado como "*dispersos*", "*discontinuos*" y "*multinodales*". En esta nueva realidad metapolitana, se destacan los *dispositivos funcionales de la globalización*, los cuales permiten los procesos de integración funcional entre los distintos países del planeta. De ahí, que estos *enclaves* requieran de un entorno geográfico altamente competitivo para su operación, pues ello les asegura la valorización de los capitales invertidos. En este sentido, el siguiente apartado presenta un análisis general de los patrones morfológicos y funcionales del *archipiélago metropolitano* configurado en el municipio de Palmira.

6.2.2. Caracterización de los principales patrones morfológicos y funcionales asociados con el archipiélago metropolitano configurado en el municipio de Palmira

Como resultado de las distintas políticas públicas de tipo macro y meso que vienen impulsando las autoridades del país y de la región, se empezaron a ubicar varias empresas en el municipio de Palmira, las cuales optaron por instalarse, en la mayoría de los casos, a lo largo de las vías de interconexión supramunicipal que comunican a esta entidad territorial con el resto del Valle del Cauca. Este fenómeno "consolidó" una estructura morfológica a la manera de *archipiélago*, cuyos elementos constitutivos corresponden a una serie de "*enclaves*" o "*desarrollos celulares*" especializados en diferentes actividades socioeconómicas – dígase, por ejemplo, comerciales, industriales, logísticas, entre otras –. Dichos "*nodos*" o "*islas productivas*", se han establecido, como se mencionó en párrafos anteriores, sobre los principales corredores metropolitanos que atraviesan el territorio municipal de Palmira, generando de esta forma una nueva configuración espacial altamente "*dispersa*", "*difusa*" y "*multinodal*".

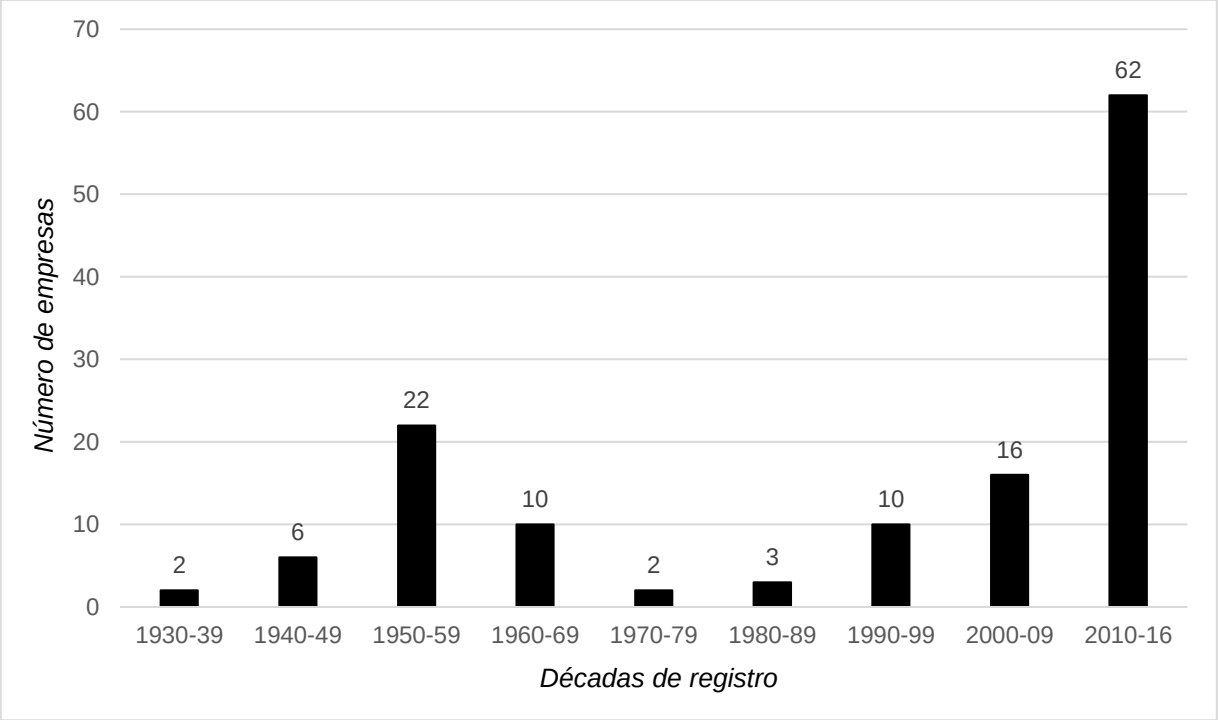
En este punto, vale la pena mencionar que gran parte de estas "*subcentralidades económicas*", corresponden a determinadas compañías transnacionales que han establecido algunas de sus filiales corporativas en el municipio de Palmira – dígase, por ejemplo, Cemex, Holcim, Unilever, Managro, Colgate-Palmolive, entre otras –, las cuales han permitido la creación de importantes encadenamientos productivos al interior de la economía vallecaucana. De hecho, varias de las compañías nombradas con anterioridad, se comenzaron a localizar en el municipio de Palmira a partir de la década de 1990, fecha que marca el inicio de una "tendencia alcista" en las cifras referentes a la llegada de empresas transnacionales al departamento (ver Figura 10). En este sentido, un estudio elaborado por la Cámara de Comercio de Cali en el año 2017[399], descubrió que, entre 1990 y 2016, se habían establecido un total de 88 firmas extranjeras en el Valle del Cauca, siendo los municipios del área metropolitana de Cali, los que más IED recibieron en tal periodo.

Las empresas de capital extranjero que operan en la región se dedican a diferentes actividades económicas, destacándose las relacionadas con la industria química (17,8%), los servicios de

[399] PIEDRAHÍTA, Esteban; PÉREZ, Carlos Andrés & LONDOÑO, Harold. Mientras llegaba el futuro: 25 años de apertura económica en el Valle del Cauca. Cali: Cámara de Comercio de Cali, 2017. p. 52-53

tercerización – BPO, ITO y KPO – (11,2%), los productos alimenticios y las bebidas alcohólicas (8,4%), la industria del papel y del cartón (8,4%), etc.[400]. Esta misma composición empresarial, enseña la estructura productiva del municipio de Palmira, el cual registró, de acuerdo con datos de Invest Pacific[401], operaciones financieras de IED del orden de US$210 millones entre 2017 y 2020, convirtiéndose en el segundo municipio del departamento que más inversión extranjera recibió durante el periodo señalado – solo por detrás de la ciudad de Cali –. De igual forma, se debe resaltar que gran parte del capital transnacional que ha llegado a Palmira desde los años 90, se ha materializado a través de la compra parcial o total de algunas empresas municipales ya establecidas en el territorio, tales como Prodesal – que fue adquirida por Quimpac Perú en el año 2005 –, Pacific Fruits – que fue comprada en su totalidad por el grupo empresarial israelí Managro en el 2020 –, Proterra Foods – que se "fusionó" con la firma chilena Olmué en el 2012 –, entre otras.

Figura 10. Número de empresas transnacionales establecidas en el departamento del Valle del Cauca desde 1930 hasta 2016.



Fuente: Modificado de PIEDRAHÍTA, Esteban; PÉREZ, Carlos Andrés & LONDOÑO, Harold (2017). Op. Cit., p. 53

Estos "*nodos*" o "*desarrollos celulares*" presentes en el *archipiélago metropolitano* configurado en el municipio de Palmira, han promovido la especialización productiva de la economía local,

[400] Ibid., p. 54
[401] AGENCIA INVEST PACIFIC (2020). Op. Cit., p. 230

ya que éstos han contribuido, entre otras cosas, con la creación de múltiples encadenamientos productivos de clase global, permitiendo la formación de importantes plataformas multinodales de exportación regional. En el Cuadro 13, se encuentran relacionados 45 enclaves productivos de alta y mediana complejidad estructural que funcionan en el municipio de Palmira, los cuales se distinguen por las distintas actividades económicas que desarrollan*; hecho que demuestra, grosso modo, la diversificación empresarial que ha alcanzado la economía municipal desde el proceso de apertura externa[402].

Se debe anotar que varios de los "*nodos productivos*" descritos en el Cuadro 13, corresponden a empresas – tanto regionales como extranjeras – que se instalaron en el municipio de Palmira desde las primeras décadas del siglo XX, por lo cual éstas antecedieron al periodo de apertura externa que experimentó la economía nacional durante los años 90. Sin embargo, estos *nodos productivos* se han ido incorporando, de una forma acelerada, a las dinámicas funcionales que promueve la globalización contemporánea; hecho que explica, en efecto, los distintos cambios organizativos que vienen presentado estas compañías a lo largo de las últimas décadas. Como consecuencia de lo anterior, surge una nueva geografía económica en donde coexisten varios *enclaves corporativos de vieja data* con algunos *desarrollos celulares* que han emergido como producto de la globalización, y que reafirman el carácter "*disperso*", "*discontinuo*" y "*multinodal*" que hoy en día enseñan – con diferentes matices – los territorios metropolitanos alrededor del planeta Tierra. Estos patrones morfológicos hacen parte del nuevo estadio de la urbanización que François Ascher denominó, en 1994, como la "*metápolis planetaria*"[403].

En el caso del municipio de Palmira, se logra observar la existencia de una serie de empresas de vieja data que aún permanecen localizadas en algunos puntos estratégicos de la cabecera municipal – dígase, por ejemplo, la línea férrea, la Calle 42, el suroccidente de la ciudad, entre otros –, al tiempo que han aparecido nuevos "*desarrollos celulares*" a lo largo de los principales corredores metropolitanos que comunican a esta entidad territorial con el resto del Valle. En el Mapa 8, se puede verificar el fenómeno descrito con anterioridad, lo cual permite enunciar la configuración del patrón morfológico de *archipiélago metropolitano* en el municipio de Palmira. En este sentido, el Mapa 8 deja en evidencia tres procesos urbano-regionales asociados con el tema en cuestión: en primer término, se comprueba que, entre 1984 y 2007, se establecieron varios "*enclaves*" o *"subcentralidades económicas*" a lo largo de las principales vías regionales. De hecho, esta particularidad confirma los datos relacionados en el Cuadro 13, ya que el 62,2% de las empresas caracterizadas en tal esquema, iniciaron sus operaciones en el periodo antes señalado.

(*) En el Cuadro 13, se encuentran caracterizados los principales enclaves productivos de alta y mediana complejidad funcional que operan en el municipio de Palmira. Estas compañías representan el 1,3% del censo empresarial que realizó la Cámara de Comercio de Palmira (CCP) en el año 2011. En este censo, la CCP evidenció que la mayoría de las unidades económicas que se ubican en el municipio de Palmira, corresponden a microempresas – 96,0% aproximadamente –, las cuales se dedican fundamentalmente a actividades comerciales como la venta de ropa, restaurantes, panaderías, ferreterías, etc.

[402] PIEDRAHÍTA, Esteban; PÉREZ, Carlos Andrés & LONDOÑO, Harold (2017). Op. Cit., p. 53-57

[403] ASCHER, François (2007). Op. Cit., p. 14-20

Cuadro 13. Principales nodos productivos localizados en el municipio de Palmira.

#	Nombre	Localización / Emplazamiento	Inicio de operaciones en Palmira	Clúster	Descripción general
1	**Ingenio Manuelita**	Vía Amaime-Palmira, km 7	1901	BIOENERGÍA	Compañía dedicada principalmente a la producción de derivados de la caña de azúcar.
2	**Compañía Colombiana de Empaques Bates S.A.S. (COLOMBATES)**	Carrera 33a # 24-59 Sur de la ciudad de Palmira	1948	MACROSNACKS	Empresa colombiana dedicada a la producción y venta de bolsas de papel.
3	**Ingenio Central Tumaco**	Occidente de la ciudad de Palmira	1950	BIOENERGÍA	Empresa dedicada a la producción de azúcar refinado de alta calidad.
4	**Carvajal Espacio MEPAL**	Calle 42 # 34-98 Occidente de la ciudad de Palmira	Comenzó operaciones en la década de 1950 bajo el nombre de "Muebles Palmira".	NO REGISTRA	Empresa dedicada a la fabricación de mobiliario y accesorios para el hogar.
5	**Béisbol de Colombia S.A.S.**	Calle 42 # 34b-53 Occidente de la ciudad de Palmira	1958	BELLEZA Y CUIDADO PERSONAL	Empresa dedicada a la fabricación de productos para la limpieza del hogar y artículos de tocador.
6	**Comercializadora de Azúcar y Mieles S.A. (CIAMSA)**	Recta Cali-Palmira, desviación hacia Candelaria, km 18	1961	BIOENERGÍA	Compañía dedicada a actividades de logística y comercialización de productos derivados de la caña de azúcar.
7	**Sucroal S.A.**	Recta Cali-Palmira, desviación hacia Candelaria, km 18	1966	BIOENERGÍA	Empresa dedicada a la fabricación, distribución y comercialización de soluciones y productos agroquímicos.
8	**Interconexión Eléctrica S.A. E.P.S. (ISA)**	Vía Cali-Yumbo-Aeropuerto, después del crucero hacia Rozo	Finalizando la década de 1960	BIOENERGÍA	Empresa dedicada a la prestación del servicio público de energía eléctrica.

Continuación del Cuadro 13.

#	Nombre	Localización / Emplazamiento	Inicio de operaciones en Palmira	Clúster	Descripción general
9	**Harinera del Valle**	Carrera 33a # 16-04 Sur de la ciudad de Palmira	Comenzó operaciones en 1970 tras la compra de la empresa "Molinos Roncaval"	MACROSNACKS	Compañía dedicada a la producción, distribución y comercialización de productos alimenticios.
10	**VIGOMEZ S.A.S**	Carrera 27 # 38-16 Centro de la ciudad de Palmira	1970	MACROSNACKS	Empresa dedicada a la importación y distribución de frutas frescas.
11	**Industria Colombiana de Papeles S.A.S. (INCOLPA)**	Parcelación Industrial del corregimiento de La Dolores	1973	MACROSNACKS	Empresa productora y distribuidora de empaques de papel y polietileno.
12	**Cajas Colombianas S.A.S. (CAJASCOL)**	Parcelación Industrial del corregimiento de La Dolores	Finales de la década de 1970	MACROSNACKS	Empresa dedicada al diseño gráfico y a la producción de empaques de cartón tipo plegadizo y microcorrugado.
13	**AyG Ingeniería S.A.S.**	Parcelación Industrial del corregimiento de La Dolores	1983	NO REGISTRA	Compañía dedicada a la fabricación de metales no ferrosos – moldeado a presión de metales –.
14	**Aceites y Disolventes Palmaseca Ltda.**	Vía Cali-Yumbo-Aeropuerto, después del crucero hacia Rozo	1984	NO REGISTRA	Compañía colombiana dedicada a la producción, distribución y comercialización de mezclas de aceites plastificantes y lubricantes para las industrias del caucho y automotor.
15	**Alé Aluminio Extruido**	Recta Cali-Palmira, km 7	1984	NO REGISTRA	Empresa colombiana dedicada a la fabricación de perfiles en aluminio.
16	**Ingeniería, Maquinaria y Equipos de Colombia S.A.S.**	Recta Cali-Palmira, km 8	1986	NO REGISTRA	Empresa dedicada al comercio al por mayor de maquinaria y equipos agropecuarios.

Continuación del Cuadro 13.

#	Nombre	Localización / Emplazamiento	Inicio de operaciones en Palmira	Clúster	Descripción general
17	**Itacol de Occidente S.A.**	Recta Cali-Palmira, km 11	1986	MACROSNACKS	Es una compañía colombiana especializada en la producción, distribución y comercialización de alimentos concentrados, materias primas y premezclas para el desarrollo de labores agrícolas.
18	**Imecol S.A.**	Recta Cali-Palmira, km 8	1986	NO REGISTRA	Compañía colombiana dedicada a la fabricación y comercialización de equipos y repuestos para el sector agroindustrial y automotor.
19	**Industrias de Licores del Valle**	Vía Rozo-Palmaseca, km 2	1987	NO REGISTRA	Empresa colombiana dedicada principalmente a la producción, distribución y comercialización de bebidas alcohólicas.
20	**Industrias de Muebles S.A. (INVAL)**	Carrera 35 # 38-30 Centro de la ciudad de Palmira	1988	NO REGISTRA	Empresa colombiana especializada en el diseño, producción y distribución de muebles modulares.
21	**Quimpac de Colombia S.A.**	Vía Cali-Yumbo-Aeropuerto, km 13	Comenzó operaciones en 1989 bajo el nombre de "Prodesal S.A."	BIOENERGÍA	Empresa dedicada a la producción y comercialización de soluciones químicas, tales como policloruro de aluminio, cloro-soda, cloruro férrico, ácido clorhídrico, entre otros.
22	**Colcalderas Ltda.**	Recta Cali-Palmira, km 8	1995	NO REGISTRA	Empresa colombiana especializada en la fabricación y mantenimiento de calderas y hornos.
23	**Unispan Colombia S.A.S.**	Vía Aeropuerto-Zona Franca de Palmaseca, km 2	1995	HÁBITAT URBANO	Empresa dedicada al diseño, elaboración y comercialización de soluciones de ingeniería en sistemas de encofrados y andamios para el sector de la construcción.
24	**Industrias Lehner S.A.**	Recta Cali-Palmira, km 7	1996	NO REGISTRA	Empresa dedicada principalmente a la fabricación de productos metálicos para uso estructural.
25	**Del Alba S.A.**	Vía Palmira-Candelaria, km 3	Mediados de la década de 1990	MACROSNACKS	Empresa colombiana dedicada al comercio de nueces y frutos secos.

Continuación del Cuadro 13.

#	Nombre	Localización / Emplazamiento	Inicio de operaciones en Palmira	Clúster	Descripción general
26	**Agroavícola Sanmarino S.A.**	Recta Cali-Palmira, km 11	1996	PROTEÍNA BLANCA	Empresa dedicada a la cría de aves de corral. Así mismo, se especializa en genética avícola.
27	**Cemex**	Parcelación Industrial del corregimiento de La Dolores	1996	HÁBITAT URBANO	Compañía global de origen mexicano que se dedica a la producción, distribución y comercialización de materiales para la construcción.
28	**Kimel de Colombia**	Vía Rozo-Palmaseca, km 2	1996	BIOENERGÍA	Es una empresa colombiana dedicada a la transformación de residuos sucroquímicos en fertilizantes para uso agrícola.
29	**Disproquin S.A.S.**	Ciudad del Campo, límites territoriales entre Cali y Palmira	1997	NO REGISTRA	Empresa especializada en soluciones químicas para la elaboración de papel de embalaje, cartón corrugado, fibra reciclada, etc.
30	**Holcim**	Parcelación Industrial del corregimiento de La Dolores	Finalizando la década de 1990	HÁBITAT URBANO	Compañía suiza líder en la producción, distribución y comercialización de materiales para la construcción.
31	**TermoEmcali S.A. E.P.S.**	Vía Cali-Yumbo-Aeropuerto, km 3	1999	BIOENERGÍA	Compañía colombiana dedicada a la generación de energía eléctrica a partir de gas natural y diésel.
32	**IMEPEX S.A.S**	Calle 42 con Carrera 43 Noroccidente de la ciudad de Palmira	2005	MACROSNACKS	Empresa colombiana dedicada a la fabricación y exportación de productos derivados de la caña de azúcar – panela o piloncillo –.
33	**Alquería**	Calle 42 con Carrera 49 Occidente de la ciudad de Palmira	2006	MACROSNACKS	Empresa colombiana productora de alimentos lácteos.

Continuación del Cuadro 13.

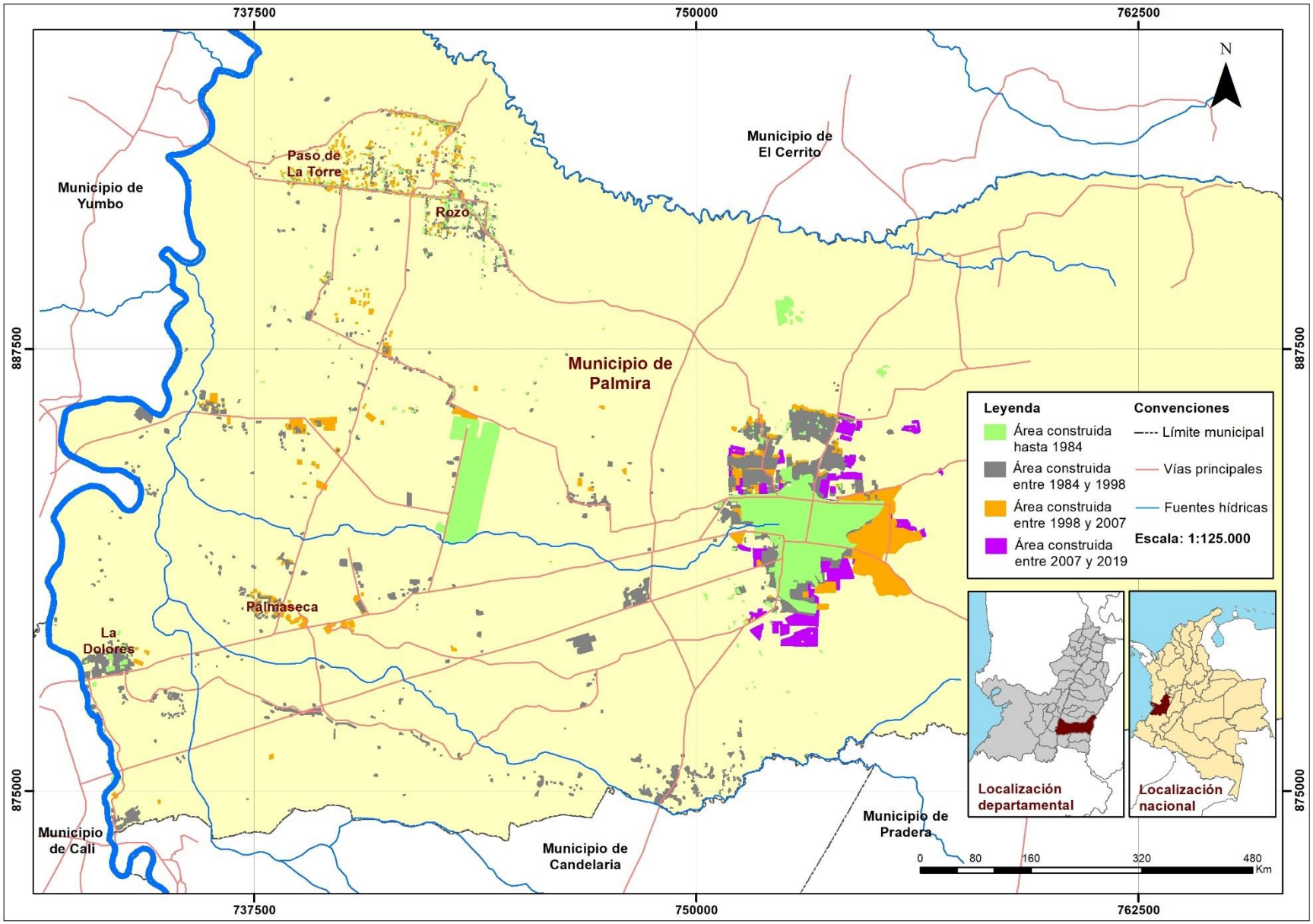
#	Nombre	Localización / Emplazamiento	Inicio de operaciones en Palmira	Clúster	Descripción general
34	**Interaseo del Valle (Estación de transferencia)**	Vía Rozo-Palmaseca, km 5, después del crucero hacia Rozo	2008	CADENA PRODUCTIVA DE LA LOGÍSTICA	Es una compañía dedicada a la prestación de servicios públicos domiciliarios, tales como saneamiento, cuidado de superficies, etc.
35	**Colsugar S.A.**	Vía Cali-Yumbo-Aeropuerto, km 6	2009	BIOENERGÍA	Compañía colombiana dedicada a la prestación de servicios para el desarrollo de actividades agroindustriales.
36	**Colombia Tissue S.A.S.**	Parcelación Industrial del corregimiento de La Dolores	2009	BELLEZA Y CUIDADO PERSONAL	Compañía colombiana dedicada a la fabricación y venta de productos para la higiene personal y del hogar.
37	**Unilever**	Vía Cali-Yumbo-Aeropuerto	2014	BELLEZA Y CUIDADO PERSONAL	Compañía transnacional dedicada a la fabricación, distribución y comercialización de productos para la belleza y el cuidado personal.
38	**Managro (Pacific Fruits)**	Vía Rozo-El Cerrito, km 2	2016	MACROSNACKS	Empresa que se dedica a la producción, distribución y comercialización de productos agrícolas, tales como aguacate hass, limón tahití, piña, etc.
39	**Almatec Logística Inteligente S.A.S.**	Recta Cali-Palmira, km 7	2016	CADENA PRODUCTIVA DE LA LOGÍSTICA	Compañía dedicada a la prestación integral de servicios logísticos.
40	**Colgate-Palmolive**	Vía Cali-Yumbo-Aeropuerto	2018	BELLEZA Y CUIDADO PERSONAL	Empresa transnacional dedicada a la fabricación, distribución y comercialización de productos para la higiene personal y limpieza del hogar.

Continuación del Cuadro 13.

#	Nombre	Localización / Emplazamiento	Inicio de operaciones en Palmira	Clúster	Descripción general
41	**Parque Industrial La Guajira 7**	Vía Cali-Yumbo-Aeropuerto, km 13	2020	NO REGISTRA	Es un parque logístico e industrial de carácter privado que ofrece lotes urbanizados para el desarrollo de proyectos productivos.
42	**Comercializadora Ecofuturo S.A.S.**	Parcelación Industrial del corregimiento de La Dolores	NO REGISTRA	NO REGISTRA	Empresa dedicada principalmente al comercio al por mayor de desechos y chatarra.
43	**C.I. Made in Colombia S.A.S.**	Ciudad del Campo, límites territoriales entre Cali y Palmira	NO REGISTRA	NO REGISTRA	Empresa dedicada principalmente al comercio al por mayor de productos alimenticios.
44	**Cartones del Valle del Cauca S.A.S.**	Recta Cali-Palmira, transversal 1, corregimiento de Caucaseco	NO REGISTRA	MACROSNACKS	Empresa dedicada principalmente a la fabricación de papel y cartón corrugado. De igual forma, esta compañía produce envases y bolsas de papel y cartón.
45	**Impormedical S.A.S.**	Calle 32a # 26-58 Centro de la ciudad de Palmira	NO REGISTRA	EXCELENCIA CLÍNICA	Empresa dedicada a la importación y distribución de equipos y suministros médicos, tales como sillas de ruedas, caminadores, termómetros, tensiómetros, etc.

Fuente: Elaboración propia con base en ALCALDÍA MUNICIPAL DE PALMIRA & CÁMARA DE COMERCIO DE PALMIRA. Anuario Estadístico de Palmira del año 2021. Palmira: Alcaldía & CCP, 2021. p. 2-5; GIL PIEDRAHÍTA, Daniel Alejandro. Propuesta de mejoramiento al proceso de despacho de materias primas importadas desde el puerto de Buenaventura hasta su consumo en la planta de Itacol de Occidente Palmira – Valle del Cauca. Trabajo de grado para optar por el título de Contador Público. Palmira: Universidad del Valle, 2019. p. 37-42; APONTE DAZA, Giovanna Francelly & HERRAN RODRÍGUEZ, Adriana. Propuesta de modelo estratégico de costos ambientales para el proceso de producción de ácido cítrico de la empresa Sucroal S.A. ubicada en la ciudad de Palmira, Valle. Trabajo de grado para optar por el título de Contador Público. Palmira: Universidad del Valle, 2014. p. 54-55; e información consultada directamente de las páginas de internet de cada una de las empresas relacionadas en el Cuadro 13 (*ver subíndice 10.2.*).

Mapa 8. Área construida del municipio de Palmira entre los años 1984 y 2019.



Fuente: Elaboración propia con base en MARTÍNEZ TORO, Pedro Martín & PATIÑO GÓMEZ, Zaida (2016). Op. Cit.

En segundo lugar, el Mapa 8 permite evidenciar que, entre los años 1998 y 2007, algunos de los *nodos productivos* localizados en el territorio municipal de Palmira, emprendieron una serie de proyectos de urbanización o de ensanche con el objetivo de ampliar sus instalaciones. Esta situación impulsó la aparición de un conjunto de actividades complementarias alrededor de los principales *enclaves empresariales* mencionados con anterioridad, lo cual reafirmó el carácter "*disperso*" y "*discontinuo*" de la trama metropolitana. En este orden de ideas, se puede plantear que las vías de interconexión regional se han convertido, en efecto, en los ejes funcionales por donde se propaga la nueva realidad metapolitana, ya que facilitan la operación de los distintos "*desarrollos celulares*" o "*subcentralidades económicas*" que hacen presencia en el panorama municipal. Se debe resaltar que las empresas instaladas al interior del área urbana de Palmira, enseñan los mismos patrones de localización que presentan las compañías establecidas en la zona rural del municipio, ya que éstas se ubican, por lo general, a lo largo de las vías urbanas más importantes del contexto citadino – p. ej., la Calle 42, la Carrera 28, la Calle 31, etc. –, las cuales se distinguen por su conexión directa con las principales vías de integración regional.

En otros asuntos, el Mapa 8 también brinda información sobre el proceso de urbanización del municipio de Palmira. En cuanto a la zona urbana de esta entidad territorial, se puede resaltar que ésta presenta un crecimiento urbano impulsado por la demanda interna de vivienda de los distintos estratos socioeconómicos de la ciudad de Palmira; fenómeno de expansión territorial que ha seguido, grosso modo, los límites del perímetro urbano de la cabecera municipal[404]. En este punto, vale la pena mencionar los dos *enclaves comerciales* más importantes de la ciudad de Palmira en la actualidad. Éstos son, en su orden, el centro comercial Llanogrande – ubicado al suroccidente de la cabecera municipal – y Unicentro – localizado al noroccidente del centro urbano –. Estos dos *enclaves comerciales*, además de contar con la presencia de importantes franquicias globales – McDonald's, DIRECTV, Cinemark, Totto, KFC, entre otras –, promueven y desarrollan múltiples proyectos inmobiliarios en áreas cercanas a sus instalaciones, situación que parece confirmar lo que autores como Janoschka[405] y De Mattos[406] han denominado como "*nuevas formas urbanas*"; término que busca caracterizar a aquellos "*enclaves empresariales*" que combinan varias actividades terciarias en su interior – dígase, por ejemplo, residenciales, comerciales, servicios de salud, diversión y entretenimiento – (ver Tabla 10).

Además de lo anterior, se debe mencionar que la oferta de vivienda tipo VIS y VIP del municipio de Palmira, se concentra, por un lado, en el sur de la ciudad; y, por el otro, en algunos núcleos poblacionales contiguos a la capital del Valle del Cauca, destacándose la urbanización "Ciudad del Campo". En el Mapa 8, se puede observar, de igual forma, el crecimiento urbano de varios corregimientos del municipio objeto de estudio – dígase, por ejemplo, Rozo, Paso de La Torre, Palmaseca y La Dolores –. De hecho, los asentamientos rurales nombrados con anterioridad, se encuentran ubicados en áreas cercanas a determinados *nodos productivos* de importancia municipal y regional, lo cual puede explicar, en una primera aproximación a este fenómeno, el

[404] MARTÍNEZ TORO, Pedro Martín (2018). Op. Cit., p. 22
[405] JANOSCHKA, Michael (2002), Op, Cit., p. 12-16
[406] DE MATTOS, Carlos (2010). Op, Cit., p. 84-100

fuerte proceso de urbanización que experimentaron dichos corregimientos durante las últimas décadas (ver Mapa 8). En este punto, vale la pena mencionar que existen amplias diferencias entre los procesos de expansión urbana presentados por los centros rurales citados en líneas anteriores: mientras que el corregimiento de Rozo evidencia un crecimiento espacial asociado a usos residenciales y de recreación; La Dolores, por el contrario, enseña una expansión física fundamentalmente relacionada con las actividades industriales.

Tabla 10. Principales *nodos comerciales* localizados en el municipio de Palmira.

#	Nombre de la empresa constructora	Centros comerciales construidos	Proyectos residenciales adelantados
1	**Inacar S.A.** Esta compañía inició operaciones en el municipio de Palmira en el año 1995. Hace parte del grupo empresarial "Itacol de Occidente"	**Centro comercial Unicentro** Fue inaugurado en octubre de 2003. En un principio, Unicentro fue desarrollado por Inacar y la empresa inmobiliaria Pedro Gómez & CIA. En la actualidad, Unicentro cuenta con la presencia de grandes marcas comerciales, tales como Cinemark, Arturo Calle, Home Center, etc.	**Dolce Apartamentos, Natura, Miele y Mulino** Estos cuatro proyectos residenciales se encuentran localizados en áreas próximas al centro comercial Unicentro. Estos planes inmobiliarios son dirigidos a atender la demanda de los estratos socioeconómicos medios y altos del municipio de Palmira.
2	**Gamatelo S.A.S.** Esta compañía inició operaciones en el municipio de Palmira en el año 2003	**Centro comercial Llanogrande** Fue inaugurado en septiembre de 2004. En su primera etapa, la construcción de este centro comercial contempló la intervención de 80.000 m^2, con una superficie bruta alquilable de 40.000 m^2. En la actualidad, Gamatelo adelanta la ampliación de las instalaciones de este centro comercial.	**Ciudad Santa Bárbara** Proyecto residencial que contempla la intervención de un área aproximada de 2,5 millones de m^2. Incluye la ampliación del centro comercial Llanogrande, la construcción de 16.000 viviendas en forma de conjuntos cerrados, una clínica de alta complejidad, zonas de diversión y de esparcimiento, etc.

Fuente: Elaboración propia con base en información consultada de las páginas de internet de las empresas relacionadas en la Tabla 10 (*ver subíndice 10.2.*).

Aparte de los "*nodos corporativos*" caracterizados en el Cuadro 13, en el municipio de Palmira también existen tres zonas francas que se han constituido, a través de los años, en importantes plataformas de exportación transnacional. Éstas son, en su orden, la ZFP del Pacífico, la ZFP de Palmaseca y la ZFPE Proterra Foods (ver Tabla 11). En estos "*enclaves extraterritoriales*", se han establecido, hasta el año 2021, un total de 74 empresas tanto locales como extranjeras, lo cual ha facilitado la creación de múltiples encadenamientos productivos en algunos sectores económicos de importancia regional – dígase, por ejemplo, los servicios de tercerización (BPO, ITO y KPO), el desarrollo de dispositivos y plataformas tecnológicas, la industria farmacéutica, entre otros –. De hecho, varias de las compañías transnacionales que han llegado al Valle y a Palmira en los últimos años, se han instalado en las zonas francas nombradas anteriormente,

lo cual demuestra el carácter estratégico que tienen estas plataformas para la inserción global del mercado vallecaucano. En este punto, vale la pena recordar que las zonas francas ofrecen una diversidad de beneficios tributarios y aduaneros para todas las compañías interesadas en funcionar bajo tal régimen económico.

Tabla 11. Zonas francas que operan en el municipio de Palmira.

Nombre	Tipo de zona franca	Localización	Inicio de operaciones	Número de usuarios	Descripción general
Zona Franca del Pacífico	**Permanente**	Vía Cali-Yumbo-Aeropuerto	26 de Agosto de 1993 (Resolución 1035 de 1993 del Ministerio de Comercio Exterior)	**49**	Es un parque logístico e industrial de carácter privado. En sus instalaciones operan, con corte al año 2021, un total de 49 empresas, las cuales gozan de varios beneficios tributarios y aduaneros.
Zona Franca de Palmaseca	**Permanente**	Vía Cali-Yumbo-Aeropuerto, contigua al aeropuerto regional	Julio de 1994 (Resolución 835 de 1994 del Ministerio de Comercio Exterior)	**24**	La ZFP de Palmaseca es un parque logístico e industrial administrado por un usuario operador privado desde 1994. En sus instalaciones se encuentran localizadas 24 empresas, las cuales se dedican a varias actividades económicas –manufactura, servicios de logística, productos alimenticios, etc. –.
Zona Franca Proterra Foods	**Permanente Especial**	Vía que conduce del centro urbano de Palmira al corregimiento del Bolo La Italia del mismo municipio	Junio de 2011 (Resolución 00738 de 2011 del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo)	**1**	Esta zona franca se dedica al procesamiento y comercialización de frutas y hortalizas. De igual forma, la ZFPE Proterra Foods tiene una subdivisión empresarial dedicada a la gestión y construcción de proyectos inmobiliarios (Proterra Hábitat).

Fuente: Elaboración propia con base en información consultada de las páginas de internet de cada zona franca relacionada en la Tabla 11 (*ver subíndice 10.2.*).

En el año 2001, el POT del municipio de Palmira ya había identificado varios de los parámetros constitutivos del *archipiélago metropolitano* configurado en tal entidad territorial. En este orden de ideas, el POT planteó el concepto de "*islas especializadas*" para describir a aquellos "*nodos*" o "*desarrollos celulares*" que realizan actividades económicas de alto valor agregado, y que se localizan en torno a las principales vías de comunicación regional. Entre las "*islas funcionales*" que logró identificar el POT del 2001, se encuentran, por ejemplo, el Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón, la ZFP del Pacífico, la ZFP de Palmaseca, el CIAT, Sucroal, el ingenio

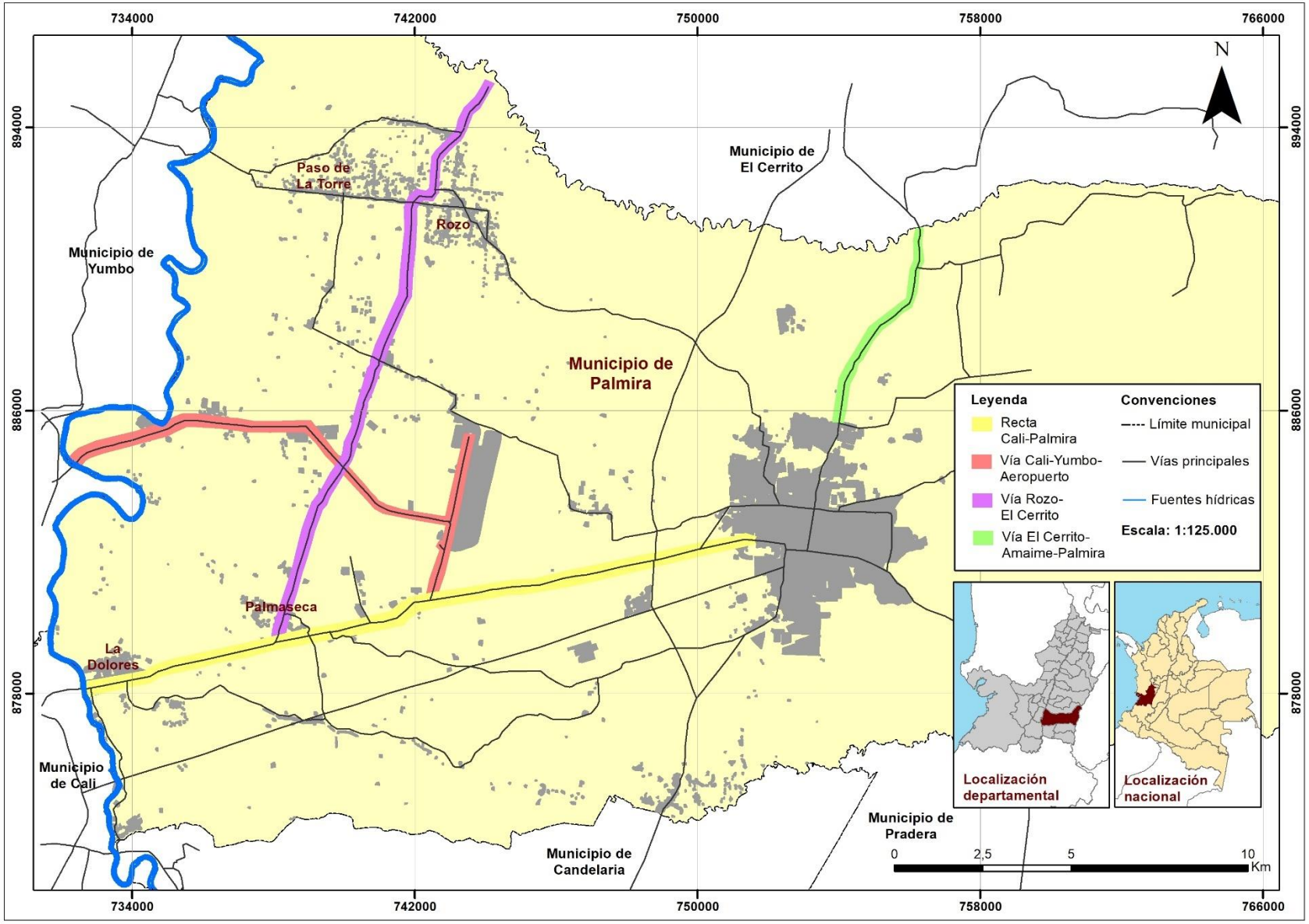
Manuelita, etc. Así mismo, el POT afirmó que estas "*islas productivas*" se encuentran ubicadas de una manera "*dispersa*" y "*discontinua*" a lo largo del territorio rural del municipio de Palmira, por lo cual éstas operan como *unidades económicas aisladas* altamente especializadas, cuyas actividades empresariales se ven favorecidas por la conexión estratégica que tienen con la red vial primaria del departamento.

Además de lo anterior, el POT del año 2001 propuso el concepto de "*corredores funcionales*", el cual hace referencia a aquellas carreteras de interconexión supramunicipal que concentran un número importante de "*islas especializadas*" en algunos de sus tramos. Los ejes viales que reúnen estos parámetros son, según el POT[407], la recta Cali-Palmira, la vía Rozo-El Cerrito, la vía Cali-Yumbo-Aeropuerto y la vía El Cerrito-Amaime-Palmira (ver Mapa 9). Se debe resaltar que cada corredor metropolitano mencionado con anterioridad, se encuentra especializado en diferentes actividades económicas; particularidad que se puede explicar debido a la presencia de los múltiples "*enclaves productivos*" establecidos a lo largo de dichas vías de comunicación. De igual forma, el POT manifiesta que la localización de estas "*islas funcionales*" ha impulsado y favorecido la aparición de núcleos económicos complementarios alrededor de estos *enclaves de actividad productiva*, lo cual ha incrementado el tráfico vehicular y los flujos pendulares que presentan las carreteras regionales clasificadas como "*corredores funcionales*".

En este sentido, se puede plantear que los "*corredores funcionales*" se constituyen en los ejes vertebrales del *archipiélago metropolitano* configurado en el municipio de Palmira, aspecto que les otorga un carácter estratégico a estas vías de interconexión regional. De esta forma, surge una estructura territorial que se caracteriza por presentar una diversidad de "*islas productivas*" localizadas de una manera "*dispersa*", "*difusa*" y "*discontinua*" a lo largo de las principales vías supramunicipales, y que están acompañadas de grandes latifundios de caña de azúcar que se extienden por todo el valle geográfico del río Cauca. Este patrón morfológico permite enunciar la configuración de un *archipiélago metropolitano* en el municipio de Palmira, cuyos elementos constitutivos corresponden a una serie de "*nodos corporativos*" dispuestos por todo el territorio. Algunos de estos "*enclaves productivos*" enseñan, además, una funcionalidad articulada a los flujos económicos de carácter transnacional que promueve la globalización contemporánea, lo cual permite, en efecto, la emergencia de la "*metápolis planetaria*". En el Cuadro 14, se amplía la descripción de los corredores funcionales identificados por el POT del municipio de Palmira, haciendo énfasis en las dinámicas territoriales que se producen en estas vías regionales.

[407] ALCALDÍA MUNICIPAL DE PALMIRA (2000). Op. Cit., p. 101-105

Mapa 9. Corredores funcionales del municipio de Palmira.



Fuente: Elaboración propia con base en ALCALDÍA MUNICIPAL DE PALMIRA (2000). Op. Cit., p. 109-115

Cuadro 14. Descripción general de los *corredores funcionales* del municipio de Palmira.

Corredor funcional	Estructura del corredor	Descripción general del corredor
Recta Cali-Palmira	Vía de orden nacional que comunica al municipio de Palmira con la ciudad de Cali. Todas las variantes y desviaciones de la red vial primaria están relacionadas con esta carretera. De este corredor metropolitano también se desprenden las vías menores de acceso a los corregimientos.	En la actualidad, existe una localización "*dispersa*" y "*discontinua*" de múltiples "*nodos productivos*" que se especializan en actividades industriales y comerciales, los cuales intentan consolidar a este corredor metropolitano como un eje vial de importancia regional. Existen dos núcleos poblacionales a lo largo de esta carretera – La Dolores y Palmaseca –; corregimientos que se encuentran rodeados de estructuras productivas de orden industrial, en especial de empresas dedicadas a la fabricación de insumos para el sector de la construcción. En el tramo comprendido entre las intersecciones viales de Rozo-El Cerrito y Cali-Yumbo-Aeropuerto, existe una mayor ocupación industrial representada por las compañías Lehner, Itacol de Occidente, Imecol, Colcalderas, Alé Aluminio y algunas industrias avícolas localizadas en la zona. Así mismo, se destaca la presencia de importantes centros de investigación como el CIAT, el ICA, AGROSAVIA y Biotec; instituciones que hacen parte del Parque Científico y Tecnológico Biopacífico. Por último, se debe mencionar que en áreas próximas a este corredor vial, se encuentra ubicado el Estadio Monumental de Palmaseca de propiedad del Deportivo Cali; escenario deportivo que ha incrementado, en efecto, el flujo vehicular de esta carretera, en especial cuando se disputan partidos de fútbol en dicho estadio.
Vía Cali-Yumbo-Aeropuerto	Corresponde al eje vial que se deriva de la glorieta de CENCAR hacia el Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón y, posteriormente, a la ciudad de Palmira. Este corredor tiene importantes cruces viales como el de la vía Rozo-El Cerrito y la glorieta del aeropuerto. En este último punto, se conforma una bifurcación que conduce, por el sur, a la recta Cali-Palmira; y por el norte, al sector de la Zona Franca de Palmaseca.	En esta vía se reconocen varias "*estructuras productivas*" localizadas de una manera "*dispersa*" a lo largo del recorrido. Así mismo, no existen núcleos poblacionales en áreas cercanas a tal corredor metropolitano. En términos generales, se destaca la presencia de importantes "*islas funcionales*" dedicadas a actividades especializadas, tales como las zonas francas del Pacífico y de Palmaseca, el Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, Quimpac de Colombia, el distrito industrial La Guajira 7, Unilever, Colgate-Palmolive, etc. Estos "*nodos productivos*" se han convertido en elementos jerárquicos de la malla vial, debido a las actividades económicas complementarias que generan, lo cual ha incrementado el tráfico vehicular y los movimientos pendulares que se producen en torno a esta carretera de orden nacional. Se debe resaltar que la presencia del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón ha estimulado la aparición de estructuras económicas complementarias, tales como bodegas de almacenamiento, hangares, escuelas de aviación, etc. En esta vía se destacan, al igual que en los demás corredores funcionales, las actividades económicas relacionadas con la agroindustria cañera, las cuales están representadas por extensos latifundios de caña de azúcar que se expanden por todo el valle geográfico del río Cauca.

Continuación del Cuadro 14.

Corredor funcional	Estructura del corredor	Descripción general del corredor
Vía Rozo-El Cerrito	Del eje principal de esta vía, se desprenden los accesos a los corregimientos de Rozo, Paso de La Torre, Obando, Matapalo y La Acequia. Por tal motivo, esta vía tiene un elevado tráfico vehicular durante toda la semana.	A lo largo de este corredor, se presenta la construcción de varias fincas de descanso, las cuales se localizan de una manera "*dispersa*" por todo el territorio. En este sentido, se destaca el desarrollo residencial "Forestal Club", el cual fue construido por la compañía Jaramillo-Mora en el año 2020, y en donde se ofrecen casas campestres desde los $1.000 millones de pesos. De hecho, en este sector (Rozo-Paso de La Torre-La Acequia) predominan los usos relacionados con el turismo y la diversión, debido a la cantidad considerable de restaurantes y hoteles que hay en la zona, destacándose sitios como Tardes Caleñas, Bar Siga La Vaca y La Tijana. En cuanto a emplazamientos industriales, en esta vía se localiza la empresa Pacific Fruits, la cual fue adquirida en su totalidad por el grupo empresarial israelí Managro en el año 2020.
Vía El Cerrito-Amaime-Palmira	Esta vía permite la conexión directa entre el municipio de El Cerrito y la ciudad de Palmira. A lo largo de su recorrido, atraviesa los corregimientos de El Placer y Amaime, los cuales pertenecen a los municipios de El Cerrito y Palmira respectivamente.	En este corredor funcional, los principales protagonistas son los dos grandes ingenios que aún operan en el municipio de Palmira: Manuelita y Central Tumaco. Estos "*nodos productivos*" se han convertido, en efecto, en las estructuras económicas más importantes de este corredor metropolitano. Además de lo anterior, se debe mencionar que existen algunos negocios al margen de la vía como restaurantes y casas campestres, los cuales han permitido la creación de una incipiente ruta turística sobre este corredor funcional.

Fuente: Elaboración propia con base en ALCALDÍA MUNICIPAL DE PALMIRA (2000). Op. Cit., p. 101-114 & CONCEJO MUNICIPAL DE PALMIRA (2001). Op. Cit., p. 14-25

En el *archipiélago metropolitano* configurado en el municipio de Palmira también se encuentran establecidos una serie de "*desarrollos celulares*" que se dedican a la investigación científica e innovación tecnológica. En este sentido, se pueden destacar el CIAT, AGROSAVIA, el ICA, la Corporación Biotec y el Parque Biopacífico (ver Tabla 12). Estos *enclaves especializados* han adquirido, desde la década de 1990, un papel protagónico en el proceso de diseño y ejecución de las diferentes políticas públicas de competitividad que han impulsado las autoridades tanto municipales como departamentales. De hecho, documentos como la AIP y el "*polígono de oro*", reconocieron la importancia que tienen estas entidades para la economía vallecaucana, debido al conocimiento que generan en el campo de la biotecnología aplicada al sector agropecuario. Gracias a este trabajo científico, estos *enclaves* han logrado crear varias alianzas estratégicas con algunas compañías instaladas en el municipio – dígase, por ejemplo, el ingenio Manuelita, CIAMSA, Sucroal, Quimpac de Colombia, etc. –, las cuales han "cooperado" con estos centros de investigación en múltiples proyectos productivos que buscan introducir nuevos métodos de explotación agrícola en la región.

Tabla 12. Principales centros de investigación localizados en el municipio de Palmira.

#	Nombre	Localización / Emplazamiento	Inicio de operaciones en Palmira	Descripción general
1	**Corporación Colombiana de Investigación Agropecuaria (AGROSAVIA)**	Diagonal a la intersección de la Carrera 36a con Calle 23 Suroccidente de la ciudad de Palmira	Comenzó operaciones en 1928 bajo el nombre de "Estación Experimental del municipio de Palmira"	AGROSAVIA desarrolla diferentes estudios interdisciplinarios tendientes a mejorar la productividad agrícola de algunos cultivos que se siembran en el departamento y en el país, tales como el frijol, el aguacate, la piña, la yuca, la caña de azúcar, etc.
2	**Instituto Colombiano Agropecuario (ICA)**	Carrera 23 # 29-28 Suroccidente de la ciudad de Palmira	1963	En términos generales, el ICA se encarga de controlar la sanidad agropecuaria del país, aplicando para ello las medidas sanitarias y fitosanitarias pertinentes.
3	**Centro Internacional de Agricultura Tropical (CIAT)**	Recta Cali-Palmira, km 17	1967	El CIAT es un centro de investigación que tiene como objetivo realizar diferentes proyectos científicos encaminados a mejorar la productividad agrícola y el manejo de los recursos naturales en países tropicales y en vía de desarrollo.
4	**Corporación Biotec**	Recta Cali-Palmira, km 17	1995	Es una organización sin ánimo de lucro liderada por la Universidad del Valle. Sus actividades se enmarcan en la investigación científica e innovación tecnológica para el desarrollo del sector agropecuario.

Continuación de la Tabla 12.

#	Nombre	Localización / Emplazamiento	Inicio de operaciones en Palmira	Descripción general
5	**Parque Científico y Tecnológico Biopacífico**	Sur del municipio de Palmira	2012	Biopacífico es un espacio de excelencia científica e innovación tecnológica, cuya finalidad es incrementar la producción de conocimiento regional y la prestación de servicios especializados en temas como la agroindustria y la biotecnología.

Fuente: Elaboración propia con base en información consultada de las páginas de internet de cada centro de investigación relacionado en la Tabla 12 (*ver subíndice 10.2.*).

En el año 2012, se inaugura oficialmente el Parque Científico y Tecnológico Biopacífico, el cual concentra los esfuerzos institucionales de la Cámara de Comercio de Cali, la Gobernación del Valle, las universidades públicas de la región – Univalle y Unal –, algunas empresas instaladas en el municipio de Palmira, entre otras entidades. El principal objetivo de este "*nodo científico*", es generar conocimiento de talla global en los campos de la biotecnología y la agroindustria[408], con la perspectiva de construir y desarrollar una cultura de la innovación que mejore los índices de competitividad del aparato productivo vallecaucano. De hecho, la Agencia de Cooperación Internacional de Corea del Sur (KOICA, por sus siglas en inglés), donó más de US$2,5 millones al Estado colombiano para el fortalecimiento de los tres parques científicos que hay en el país, incluyendo a Biopacífico*. En términos generales, se puede decir que estos *nodos de carácter científico* han adquirido un papel fundamental en las dinámicas funcionales que caracterizan a la economía global, debido a que promueven la creación de importantes redes científicas que transcienden las fronteras político-administrativas instauradas por los Estados-nación**.

En este punto, vale la pena resaltar que los diferentes "*desarrollos celulares*" localizados en el *archipiélago metropolitano* configurado en el municipio de Palmira, han incrementado los flujos de interdependencia funcional que se producen entre la capital del Valle y la entidad territorial objeto de estudio. En el Mapa 10, se puede observar el fenómeno urbano-regional mencionado con anterioridad, el cual es susceptible de ser analizado a través del índice TPDS de cada una de las vías que comunican a Palmira con los demás asentamientos del Valle. En este sentido, el Mapa 10 deja en evidencia, por ejemplo, que la recta Cali-Palmira es el "*corredor funcional*" que presenta el mayor flujo vehicular durante el periodo evaluado. Esta particularidad se debe, en efecto, a la presencia de importantes "*enclaves industriales*" a lo largo de esta vía regional, los cuales han intensificado el tráfico vehicular sobre este corredor metropolitano. Además de

[408] ALCALDÍA MUNICIPAL DE PALMIRA (2014). Op. Cit., p. 21-25

(*) Al año 2022, Colombia cuenta con tres parques científicos y tecnológicos, a saber: *Bogotá*, *Biopacífico* (Palmira) y *Guatiguará* (Santander).

(**) Este tema será profundizado en el subíndice 6.3.3. del presente trabajo de grado.

lo anterior, se debe resaltar que la proximidad geográfica del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón también contribuye a que la recta Cali-Palmira – o Ruta Nacional 25 – presente un alto flujo vehicular en varios de sus tramos. Este mismo comportamiento funcional enseña, grosso modo, la carretera Cali-Yumbo-Aeropuerto, cuyas cifras históricas de TPDS evidencian un incremento sostenido a través del tiempo (ver Mapa 10).

Según Martínez[409], los "*desarrollos celulares*" que se encuentran localizados en los corredores funcionales mencionados con anterioridad, hacen parte de la primera corona metropolitana del área de influencia de la ciudad de Cali. En este primer gradiente de interrelación, se presentan los mayores flujos vehiculares del territorio metropolitano, así como también se manifiesta con más intensidad la ocupación urbana que propicia la gran ciudad sobre los municipios vecinos; fenómeno que permite la formación de importantes conurbaciones como La Dolores y Ciudad del Campo, ambas pertenecientes al municipio de Palmira. En cuanto a la cabecera municipal de esta entidad territorial, el profesor Pedro Martínez afirma que ésta hace parte de la segunda corona metropolitana del área de influencia urbana de la capital del Valle, la cual se caracteriza por presentar un flujo constante de personas que demandan todo tipo de servicios – educación, salud, empleo, entretenimiento, etc. –; actividades que se concentran fundamentalmente en la ciudad de Cali[410].

Sin embargo, se debe mencionar que la ciudad de Palmira ha venido experimentando un fuerte proceso de especialización productiva en las últimas décadas[411], lo cual ha permitido que esta cabecera municipal empiece a concentrar un número cada vez mayor de funciones altamente especializadas. Lo afirmado anteriormente, se puede observar, por ejemplo, con la localización de importantes clínicas de nivel IV, las cuales prestan sus servicios no sólo a la población que reside en la ciudad de Palmira, sino también a las personas que provienen de otros municipios del Valle. En consecuencia, se han intensificado los flujos de interdependencia funcional entre Palmira y algunos asentamientos del centro y oriente del departamento – Candelaria, Pradera, Florida, El Cerrito y Ginebra –, configurando de esta forma una especie de *microrregión urbana* que tiene como polo central al municipio de Palmira. Este fenómeno se puede ver, de manera preliminar, en el Mapa 10, el cual deja en evidencia cómo aumentó, entre 1997 y 2015, el flujo vehicular en aquellas vías que comunican a la ciudad de Palmira con los asentamientos citados con anterioridad.

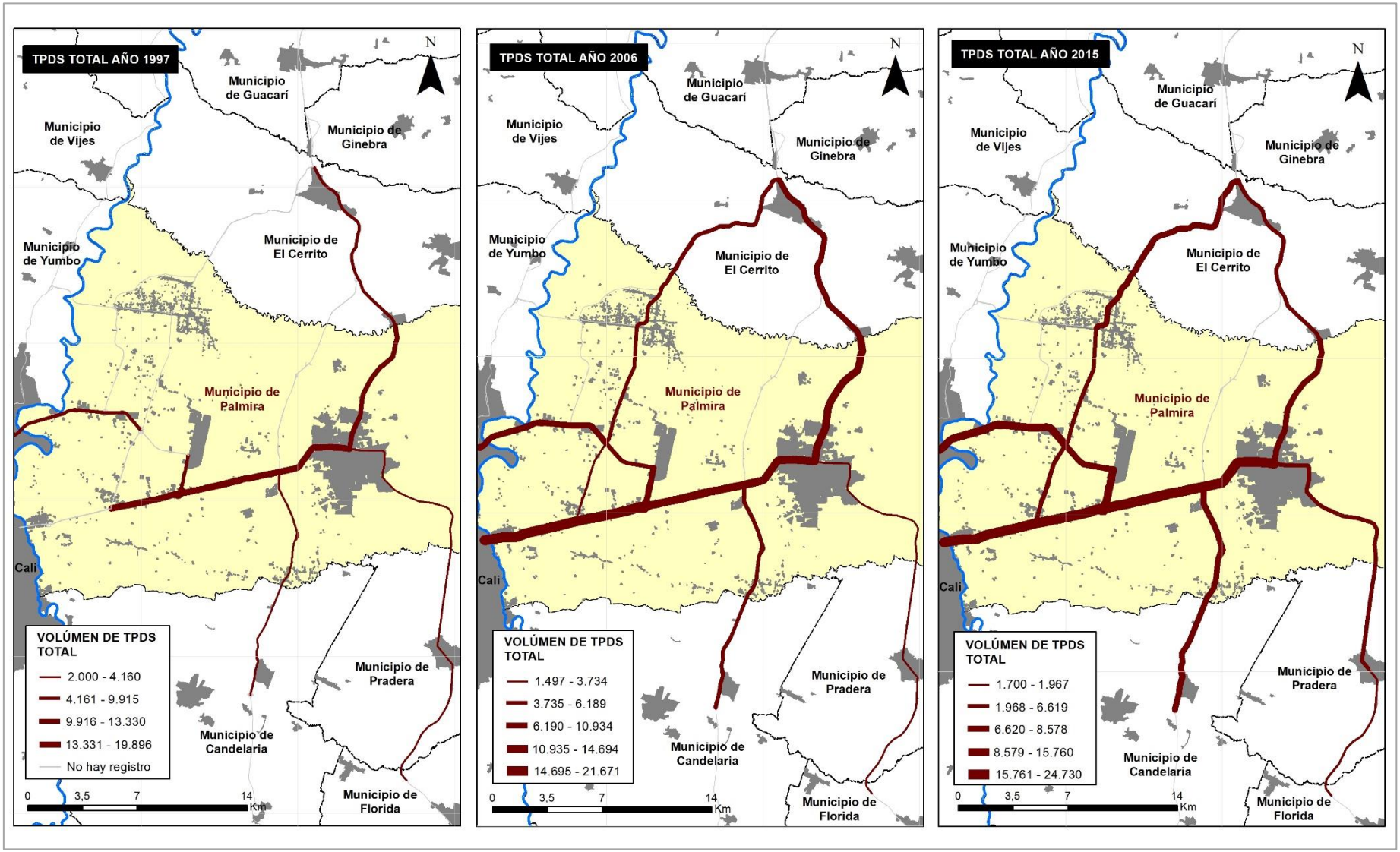
---

[409] MARTÍNEZ TORO, Pedro Martín. La integración subregional y la caracterización funcional, morfológica del fenómeno de metropolización en el área de influencia metropolitana de Cali. En: Actas Latinoamericanas de Varsovia, Octubre, 2005, Vol. 28., p. 7-12

[410] Ibid., p. 12

[411] ALCALDÍA MUNICIPAL DE PALMIRA (2014). Op. Cit., p. 21-22

Mapa 10. Flujo total de vehículos en los principales corredores viales del municipio de Palmira para los años 1997, 2006 y 2015.



Fuente: Elaboración propia con base en INVIAS (2017). Op. Cit., p. 2-8 & cartografía oficial del SIG-OT Colombia.

La formación de una *microrregión urbana* con epicentro en la ciudad de Palmira, ya había sido un tema abordado por el estudio del "*polígono de oro*"[412]. De hecho, este documento propuso, dentro de sus lineamientos de planificación territorial, la creación de una figura asociativa entre el municipio de Palmira y los centros urbanos de El Cerrito, Candelaria, Pradera y Florida, esto con el fin de diseñar y ejecutar diferentes políticas públicas tendientes a resolver los problemas sociales, económicos y ambientales que comparten estas entidades territoriales. En este orden de ideas, el estudio del "*polígono de oro*" argumenta que Palmira tiene la capacidad productiva suficiente para convertirse en un "*polo de desarrollo*" para los municipios colindantes, dado los múltiples vínculos de interdependencia funcional que históricamente ha construido con ellos[413]. De igual forma, este documento menciona que dicha *microrregión urbana* estaría articulada, a su vez, con el área metropolitana de la ciudad de Cali, lo cual ayudaría a mejorar los procesos de planificación territorial que se impulsen en beneficio de los habitantes de la región.

De esta forma, se puede mencionar que la configuración del patrón morfológico de *archipiélago metropolitano* en el municipio de Palmira, ha intensificado los múltiples procesos de integración e interdependencia funcional que se producen en el panorama regional. Este archipiélago está conformado por una diversidad de "*nodos*" o "*islas productivas*" que se dedican a determinadas actividades económicas, las cuales estructuran la base productiva no sólo del municipio objeto de estudio, sino también del departamento en general. Algunos de estos "*enclaves*" presentan una funcionalidad articulada a distintas redes de carácter transnacional, aspecto que facilita la configuración de la denominada "*metápolis planetaria*". En este sentido, el siguiente subíndice tiene como fin identificar los *dispositivos funcionales de la globalización* que están localizados en el *archipiélago metropolitano* del municipio de Palmira, punto que permitirá abrir la discusión en torno a la Zona Franca del Pacífico.

6.3. IDENTIFICACIÓN DE LOS DISPOSITIVOS DE LA GLOBALIZACIÓN INSTALADOS EN EL ARCHIPIÉLAGO METROPOLITANO DEL MUNICIPIO DE PALMIRA

El principal objetivo de este subíndice es identificar los distintos *dispositivos de la globalización* que se encuentran localizados en el *archipiélago metropolitano* del municipio de Palmira. Para ello, se utilizaron los "*desarrollos celulares*" o "*nodos productivos*" caracterizados en la sección anterior, los cuales fueron clasificados, de forma preliminar, según las actividades económicas que éstos realizan. Una vez organizados todos los *enclaves* en sus respectivas categorías, se aplicó una serie de "criterios funcionales" que permitieron identificar y describir los múltiples *dispositivos de la globalización* que participan activamente en los procesos transnacionales de la "*metápolis planetaria*". En la sección de anexos de este trabajo de grado (ver subíndice 11), se encuentra la descripción de los pasos metodológicos anunciados con anterioridad. En este sentido, a continuación se presentan los resultados obtenidos en cada una de las categorías definidas para identificar los *dispositivos de la globalización* localizados en Palmira.

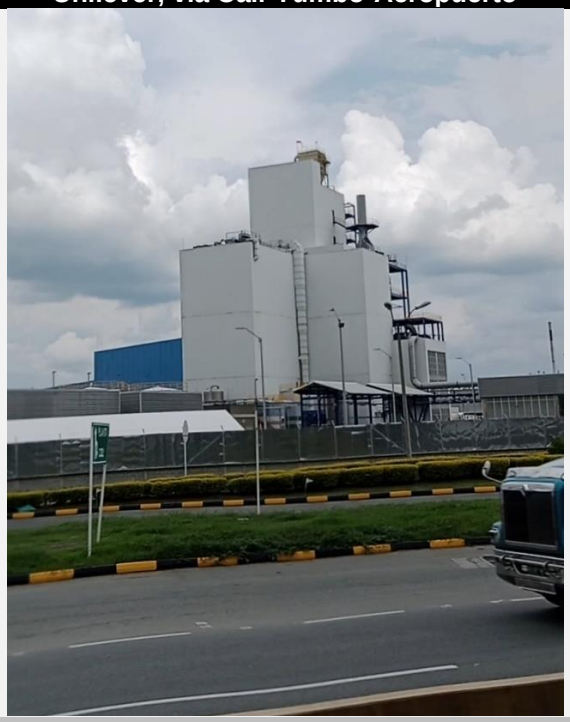
---

[412] UNIVERSIDAD DEL VALLE & ALCALDÍA MUNICIPAL DE PALMIRA (2012). Op. Cit., p. 49-51
[413] Ibid., p. 51-52

6.3.1. Dispositivos de la globalización de carácter industrial

En el *archipiélago metropolitano* configurado en el municipio de Palmira, se ubican un total de 20 *dispositivos de la globalización de carácter industrial*. En el Mapa 11, se puede observar la distribución espacial que tienen estos *nodos de actividad transnacional*, los cuales se localizan, en su mayoría, de una manera "*dispersa*" y "*discontinua*" a lo largo de las principales carreteras de interconexión supramunicipal. De igual forma, existen varios dispositivos que se encuentran instalados sobre los corredores urbanos más importantes de la cabecera municipal de Palmira – dígase, por ejemplo, la Calle 42, la Carrera 28, la Carrera 33, entre otros –; vías urbanas que históricamente han concentrado una importante actividad industrial en sus alrededores. Estos patrones de localización funcional se pueden observar en la Ilustración 5, la cual relaciona una serie de fotografías que fueron tomadas directamente por el autor de esta investigación, y que permiten confirmar los aspectos morfológicos descritos con anterioridad.

Ilustración 5. Registro fotográfico de algunos *dispositivos de la globalización de carácter industrial* localizados en el municipio de Palmira.

Unilever, vía Cali-Yumbo-Aeropuerto	Managro Fruits, vía Rozo-El Cerrito
	

En las fotografías anteriores, se pueden observar las instalaciones de dos *dispositivos de la globalización*, a saber: Unilever y Managro Fruits. Estos *nodos de actividad transnacional* se encuentran localizados de una manera "*dispersa*" y "*discontinua*" a lo largo de los principales corredores metropolitanos, dando origen a una estructura territorial a la manera de *archipiélago*. En este punto, se debe mencionar que estas carreteras interurbanas – vía Cali-Yumbo-Aeropuerto y vía Rozo-El Cerrito – presentan una buena conectividad funcional en la mayoría de sus tramos, particularidad que ha permitido la comunicación e integración económica de los diferentes núcleos urbanos que existen en la región.

Fuente: Elaboración propia.

En términos generales, los *dispositivos de la globalización de carácter industrial* instalados en el *archipiélago metropolitano* del municipio de Palmira, presentan una integración metapolitana con múltiples mercados nacionales localizados alrededor del planeta Tierra, destacándose los pertenecientes a la región andina sudamericana – Perú, Ecuador, Bolivia y Chile –. Así mismo, existen varios dispositivos que han logrado expandir sus operaciones económicas hacia otros continentes, estableciendo para tal efecto distintos convenios empresariales con determinados conglomerados corporativos de países como Reino Unido, Alemania, Australia, Francia, Brasil, China, España, etc. En este sentido, se puede plantear que la "*metápolis planetaria*" promueve la creación de extensas redes funcionales de articulación transnacional, las cuales permiten la integración operativa de las diferentes economías del mundo. A continuación, se presenta una breve descripción de la funcionalidad metapolitana que enseñan ciertos dispositivos instalados en el *archipiélago metropolitano* del municipio de Palmira.

En este orden de ideas, se puede mencionar, por ejemplo, la complejidad funcional de carácter transnacional que posee la compañía regional Sucroal S.A. Este *dispositivo de la globalización* exporta sus soluciones y productos químicos a más de 32 países alrededor del planeta Tierra, entre los que se destacan Estados Unidos, Brasil, Reino Unido, China, Vietnam, etc. De hecho, esta empresa registró, en el año 2020, exportaciones por un valor de US$35,9 millones, siendo una de las compañías locales que más operaciones económicas de esta clase realizó durante el periodo señalado[414]. Se debe anotar que, en los últimos años, Sucroal S.A. ha logrado firmar importantes convenios corporativos con algunas empresas transnacionales del sector químico, tales como Tate & Lyle (Reino Unido), Fuso Chemical (Japón), Celanese Corporation (USA) y OQ CHEMICAL (USA)[415]. Estas alianzas estratégicas buscan mejorar la presencia de Sucroal en los países más importantes de Europa, África y Asia-Pacífico, bajo la premisa de que dichos convenios facilitarán la comercialización internacional de las soluciones químicas que produce Sucroal en el municipio de Palmira.

De igual forma, se puede destacar el ingenio Manuelita, el cual tiene varias filiales corporativas establecidas en algunos países de América Latina. En total, este *dispositivo de la globalización* opera y administra cuatro compañías agroindustriales localizadas en otros ámbitos nacionales, a saber: **a)** Agroindustria Ladero (Trujillo, Perú); **b)** Ingenio Vale do Paraná (Sao Paulo, Brasil); **c)** Mejillones América (Puerto Montt, Chile) y **d)** Manuelita Frutas y Hortalizas (Ica, Perú). Estas filiales tienen, a su vez, importantes conexiones funcionales con otros mercados alrededor del planeta Tierra, destacándose en este aspecto la empresa Mejillones América, la cual exporta sus diferentes productos a Europa del Este – Ucrania y Bielorrusia principalmente –. De hecho, esta filial se ha convertido, según datos oficiales del Grupo Manuelita[416], en el segundo mayor exportador de mariscos en el viejo continente; operación transnacional que representó para la

[414] ALCALDÍA MUNICIPAL DE PALMIRA & CÁMARA DE COMERCIO DE PALMIRA (2021). Op. Cit., p. 2-3

[415] SUCROAL S.A. Socios estratégicos de operación global. [En línea] [Consultado el 25 de Noviembre de 2022] [Disponible en Socios estratégicos - Sucroal].

[416] GRUPO MANUELITA DE COLOMBIA. Organización empresarial de Mejillones América. [En línea] [Consultado el 25 de Noviembre de 2022] [Disponible en Mejillones | Manuelita].

compañía ventas del orden de US$247 millones en el año 2021. Por lo tanto, se puede afirmar que el ingenio Manuelita participa activamente en los flujos económicos de carácter global que permiten la emergencia de la "*metápolis planetaria*", ya que promueve la articulación funcional de varios "*nodos productivos*" localizados alrededor del mundo.

Además de lo anterior, se debe anotar que el ingenio Manuelita es una de las pocas empresas que realiza Inversión Directa de Colombia en el Exterior (IDCE), lo cual confirma su estatus de *dispositivo de la globalización*. En el *archipiélago metropolitano* configurado en el municipio de Palmira, se ubican determinados *nodos de actividad transnacional* que corresponden a filiales corporativas de ciertos grupos empresariales que operan en todo el planeta. En este orden de ideas, se pueden destacar, por ejemplo, Colgate-Palmolive, Managro Fruits, Holcim, Cemex y Unilever. Según Luis Mauricio Cuervo[417], estas compañías transnacionales se han beneficiado de los procesos de desregulación económica y apertura externa que emprendieron la mayoría de países en la década de 1990; contexto socioeconómico que facilitó la expansión geográfica y funcional de estas empresas, dando origen a una estructura productiva fundamentada en un extenso conjunto de nodos y redes de carácter mundial. En términos generales, se puede decir que los *dispositivos de la globalización* mencionados con anterioridad, atienden principalmente a los mercados de la región andina sudamericana – Ecuador, Chile, Perú y Bolivia –, los cuales se han convertido en importantes socios comerciales de Colombia.

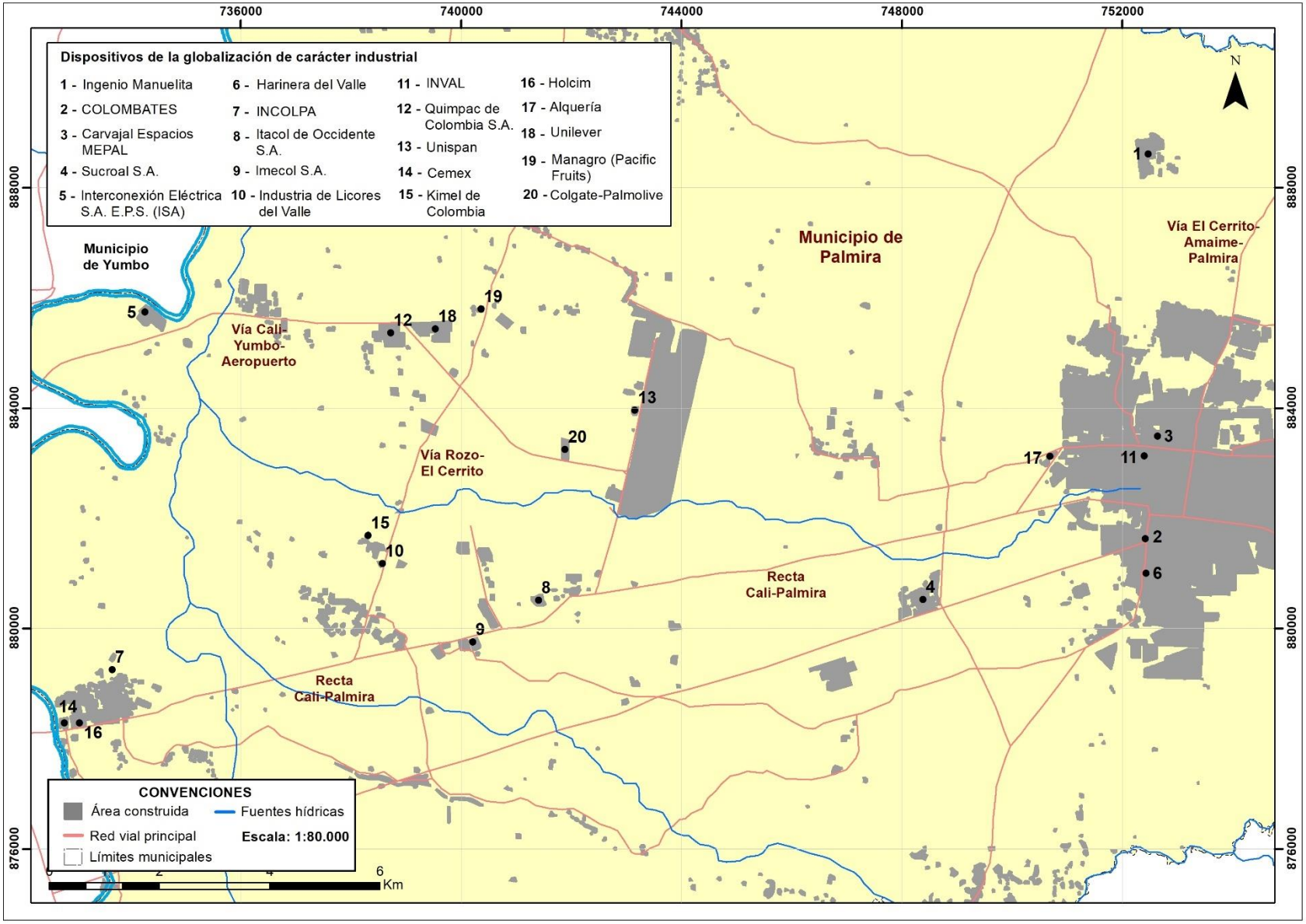
En este punto, vale la pena anotar que, en las últimas décadas, las autoridades tanto centrales como departamentales han venido impulsando una serie de iniciativas multilaterales con varias naciones localizadas en la cuenca del Océano Pacífico, en especial con México, Chile y Perú. De hecho, estos países conforman, junto con Colombia, la denominada "Alianza del Pacífico", cuyo objetivo principal es mejorar la "cooperación" e "integración económica" entre los Estados mencionados con anterioridad. Se debe subrayar que uno de los propósitos que persigue esta iniciativa multilateral, es aumentar el comercio transnacional entre los países miembros, por lo cual éstos han definido varios beneficios tributarios y aduaneros para aquellas compañías con vocación exportadora que operan al interior de cada uno de los Estados involucrados. De ahí, que la mayoría de los *dispositivos de la globalización* que funcionan en el municipio de Palmira, exporten gran parte de sus mercancías hacia dichas naciones latinoamericanas. En el Cuadro 15, se presenta una breve caracterización de las distintas redes metapolitanas que promueven e impulsan los 20 *dispositivos de la globalización* identificados en este apartado*.

---

[417] CUERVO GONZÁLEZ, Luis Mauricio (2006). Op. Cit., p. 32-35

(*) Se debe precisar que los cuadros que se van a presentar en este apartado son una versión modificada de las matrices operativas relacionadas en el subíndice 4.2.3. de este trabajo de grado.

Mapa 11. *Dispositivos de la globalización de carácter industrial* localizados en el municipio de Palmira.



Fuente: Elaboración propia con base en imagen satelital de Google Earth Pro & cartografía oficial del SIG-OT.

Cuadro 15. *Redes metapolitanas* impulsadas por los *dispositivos de la globalización de carácter industrial*.

#	Nombre	Localización / Emplazamiento	Clúster	Participación en la "*metápolis planetaria*"
1	**Ingenio Manuelita**	Vía Amaime-Palmira, km 7	BIOENERGÍA	En 1998, el ingenio Manuelita inició un ambicioso proyecto de internacionalización en América Latina, estableciendo una serie de filiales corporativas en países como Perú, Brasil y Chile. En total, Manuelita tiene cuatro "*enclaves empresariales*" localizados en otros ámbitos nacionales, a saber: **a)** Ingenio Vale do Paraná, Brasil; **b)** Agroindustria Ladero, Perú; **c)** Manuelita Frutas y Hortalizas, Perú; y **d)** Mejillones América, Chile. Así mismo, se debe mencionar que el ingenio Manuelita es la empresa regional que registró las mayores cifras de exportación en el año 2021 (US$38,4 millones).
2	**Compañía Colombiana de Empaques Bates S.A.S. (COLOMBATES)**	Carrera 33a # 24-59 Sur de la ciudad de Palmira	MACROSNACKS	COLOMBATES exporta sus productos especialmente a los mercados de la región andina. En el año 2020, la compañía firmó un convenio cooperativo con el Fondo Mundial para la Naturaleza sección Colombia (WWF, por sus siglas en inglés), el cual busca que COLOMBATES fabrique y comercialice bolsas de papel reciclables y biodegradables en el exterior.
3	**Carvajal Espacio MEPAL**	Calle 42 # 34-98 Occidente de la ciudad de Palmira	NO REGISTRA	MEPAL se especializa en la fabricación de mobiliario para oficinas – p. ej., sillas, escritorios, archivadores, entre otros artículos –. Esta compañía exporta el 15,0% de su producción total a mercados como Panamá, Costa Rica, Guatemala, El Salvador y Perú. De igual forma, MEPAL estableció, a finales de la década del 2010, una planta de producción en la capital de Ecuador, en donde trabajan más de 100 personas actualmente.
4	**Sucroal S.A.**	Recta Cali-Palmira, desviación hacia Candelaria, km 18	BIOENERGÍA	Sucroal exporta sus soluciones y productos químicos a más de 32 países, entre los que se encuentran, por ejemplo, Estados Unidos, México, Reino Unido, Australia, China, Alemania, Egipto, Pakistán, Brasil, Israel, Vietnam, entre otros. En las últimas décadas, Sucroal ha logrado firmar importantes convenios de cooperación con empresas transnacionales del sector, tales como Celanese Corporation (EE.UU.) y Tate & Lyle (Reino Unido), lo cual ha favorecido la inserción global de las soluciones que produce Sucroal.

Continuación del Cuadro 15.

#	Nombre	Localización / Emplazamiento	Clúster	Participación en la "*metápolis planetaria*"
5	**Interconexión Eléctrica S.A. E.P.S. (ISA)**	Vía Cali-Yumbo-Aeropuerto	BIOENERGÍA	ISA tiene varias compañías subsidiarias que se especializan en diferentes sectores económicos, tales como la termoeléctrica, la construcción de vías 4G y las telecomunicaciones; operaciones económicas que le generaron, en el año 2021, ingresos netos del orden de 8,1 billones de pesos. En la actualidad, ISA cuenta con más de 58 sedes empresariales en países como Brasil, Chile, Bolivia, Argentina y Panamá. De igual forma, se debe mencionar que las acciones de esta compañía se negocian en los mercados bursátiles de Colombia y Nueva York.
6	**Harinera del Valle**	Carrera 33a # 16-04 Sur de la ciudad de Palmira	MACROSNACKS	Harinera del Valle hace presencia en trece países a nivel mundial, entre los que se destacan España, Australia, Estados Unidos, Curazao, Canadá, Costa Rica, etc. En total, esta operación internacional representó, en el año 2019, más de US$7,5 millones de ventas para la empresa. En cifras concretas, Harinera del Valle exporta 7.440 toneladas anualmente, siendo los productos de las marcas "Doña Arepa" y "Pastas La Gitana", los más solicitados en los mercados globales.
7	**Industria Colombiana de Papeles S.A.S. (INCOLPA)**	Parcelación Industrial del corregimiento de La Dolores	MACROSNACKS	En el año 2000, esta compañía comenzó a exportar sus productos – empaques de papel y de polietileno – a los Estados Unidos de América. En este país, INCOLPA cuenta con una amplia red de agentes comerciales que distribuyen sus artículos por algunos Estados, entre los que se destacan, por ejemplo, Nueva York, Texas, Florida, California, etc.
8	**Itacol de Occidente S.A.**	Recta Cali-Palmira, km 11	MACROSNACKS	Itacol de Occidente es una compañía colombo-italiana que se dedicada a la producción de materias primas, alimentos concentrados y premezclas para el sector agropecuario. Esta empresa emprendió, en el 2005, un complejo proceso de internacionalización en América Latina, estableciendo su primera planta de producción en Panamá. Para el año 2014, y gracias al buen desempeño de la compañía en dicho país centroamericano, Itacol inauguró su segunda fabrica en la provincia de Chiriquí, oeste de Panamá. Se debe mencionar que, en el 2011, Itacol estableció una planta de producción en Ecuador.

Continuación del Cuadro 15.

#	Nombre	Localización / Emplazamiento	Clúster	Participación en la "*metápolis planetaria*"
9	**Imecol S.A.**	Recta Cali-Palmira, km 8	NO REGISTRA	Imecol exporta los aparatos y repuestos mecánicos que produce a los países andinos. Esta compañía inauguró, en el año 2015, una filial corporativa en Lima, Perú. Actualmente, Imecol cuenta con tres plantas de producción en este país, las cuales se encuentran ubicadas en las localidades de Lima, Ica y Trujillo. Se debe mencionar que Imecol fue una de las empresas que más productos importó en el año 2021 en el departamento del Valle, registrando transacciones de este tipo cercanas a los US$18,8 millones (valores medidos en CIF).
10	**Industrias de Licores del Valle**	Vía Rozo-Palmaseca, km 2	NO REGISTRA	La Industria de Licores del Valle exporta sus productos a los mercados de Estados Unidos, España, Panamá, Ecuador y Bolivia. Tras la aprobación del plan estratégico de la compañía en el año 2018, las directivas de esta empresa regional esperan ampliar las exportaciones de las marcas "Aguardiente Blanco del Valle" y "Ron Marqués" a países como Perú y Chile.
11	**Industrias de Muebles S.A. (INVAL)**	Carrera 35 # 38-30 Centro de la ciudad de Palmira	NO REGISTRA	INVAL exporta sus productos a los mercados de América Latina, entre los que se destacan Chile, Perú, México y Ecuador. Sin embargo, su cliente principal sigue siendo los Estados Unidos, el cual representa el 22% de las ventas totales de la empresa. En este país, INVAL ha realizado importantes alianzas corporativas con algunas firmas norteamericanas, tales como Amazon, Walmart y Overstock, las cuales comercializan los productos de INVAL a través de medios electrónicos.
12	**Quimpac de Colombia S.A.**	Vía Cali-Yumbo-Aeropuerto, km 13	BIOENERGÍA	En 1997, la empresa Quimpac – en ese entonces conocida como Prodesal – estableció una sede en el puerto marítimo de Buenaventura, con el objetivo de facilitar las operaciones de importación y exportación realizadas por la compañía. En 2005, cuando la empresa quedó integrada al conglomerado peruano Quimpac, ésta comenzó un ambicioso proceso de actualización tecnológica en sus instalaciones de Palmira; proyecto que permitió la ampliación de su sede principal localizada en la vía Cali-Yumbo-Aeropuerto. En 2011, Quimpac de Colombia adquirió el 100% de las acciones de la empresa química Proquimasa S.A. de Guayaquil, Ecuador, fortaleciendo de esta manera sus operaciones en Sudamérica.

Continuación del Cuadro 15.

#	Nombre	Localización / Emplazamiento	Clúster	Participación en la "*metápolis planetaria*"
13	**Unispan Colombia S.A.S.**	Vía Aeropuerto-Zona Franca de Palmaseca, km 2	HÁBITAT URBANO	Unispan Colombia cuenta con sedes en Chile, Perú, Estados Unidos, México y Panamá. Además de lo anterior, la compañía también hace presencia en algunos países de Centroamérica y del Caribe; operaciones transnacionales que han convertido a esta empresa en una de las firmas de encofrados y andamios más importantes de América Latina.
14	**Cemex**	Parcelación Industrial del corregimiento de La Dolores	HÁBITAT URBANO	La compañía transnacional Cemex hace presencia en cuatro continentes del planeta: América, Europa, África y Asia. La compañía tiene, a nivel global, más de 56 plantas de concreto, 2.000 instalaciones de cemento premezclado, 400 canteras, 260 centros de distribución y 80 terminales marinas. Gracias a esta compleja organización empresarial, Cemex se ha convertido en una de las compañías más grandes e importantes del mundo, llegando a operar en más de 55 países. Cemex Palmira atiende la demanda de materiales de construcción de países como Ecuador y Perú.
15	**Kimel de Colombia**	Vía Rozo-Palmaseca, km 2	BIOENERGÍA	Kimel de Colombia hace presencia en los mercados de Guatemala, El Salvador, Costa Rica, República Dominicana, Perú, Argentina, entre otros. En estos países, la compañía ha logrado tener una solidez comercial en el sector agroindustrial, gracias a las alianzas corporativas que Kimel ha establecido con algunas empresas que operan en estas naciones.
16	**Holcim**	Parcelación Industrial del corregimiento de La Dolores	HÁBITAT URBANO	Holcim pertenece al conglomerado empresarial suizo Lafarge-Holcim, el cual opera en más de 90 países alrededor del mundo. Actualmente, Holcim es considerada como la compañía líder en el sector de la construcción, dada las diferentes conexiones mundiales con las que cuenta esta empresa. Holcim Palmira atiende a los mercados de la región andina sudamericana.
17	**Alquería**	Calle 42 con Carrera 49 Occidente de la ciudad de Palmira	MACROSNACKS	Como resultado de una estrategia de internacionalización empresarial, Alquería planea exportar leche en polvo a determinados países de África y Medio Oriente. Así mismo, la compañía espera fortalecer sus exportaciones hacia los mercados latinoamericanos, introduciendo los nuevos productos que la empresa ha desarrollado en los últimos años, tales como Arequipe Alquería, Yogures Alquería, etc.

Continuación del Cuadro 15.

#	Nombre	Localización / Emplazamiento	Clúster	Participación en la "*metápolis planetaria*"
18	**Unilever**	Vía Cali-Yumbo-Aeropuerto	BELLEZA Y CUIDADO PERSONAL	Unilever Palmira exporta sus productos a los principales países de la región andina –Ecuador, Perú y Bolivia –. En el año 2018, Unilever Palmira comenzó a exportar sus mercancías a determinados países de América Central, tales como Panamá, Costa Rica y Nicaragua. Se debe resaltar que esta compañía transnacional cuenta con más de 300 plantas de producción en todo el mundo, las cuales se encuentran localizadas en 190 países.
19	**Managro (Pacific Fruits)**	Vía Rozo-El Cerrito, km 2	MACROSNACKS	Esta compañía inició operaciones en el año 2016 bajo el nombre de "Pacific Fruits". En el 2020, el conglomerado económico israelí Managro adquirió la totalidad de la empresa, cambiando su razón social a "Managro Colombia". En términos generales, esta empresa exporta sus productos a los mercados de Francia, España, Reino Unido, Arabia Saudita, Japón, Hong Kong, Brasil, Argentina, Estados Unidos, entre otros.
20	**Colgate-Palmolive**	Vía Cali-Yumbo-Aeropuerto	BELLEZA Y CUIDADO PERSONAL	La transnacional Colgate-Palmolive opera en más de 200 países. En Colombia, la compañía fabrica, a través de su planta de producción localizada en la ciudad de Cali, alrededor del 80,0% de los productos que se consumen en la región andina, la cual se encuentra conformada por los mercados de Ecuador, Perú, Venezuela, Chile y Bolivia. La mayoría de los artículos que se producen en la capital del Valle, llegan al centro de distribución que tiene la empresa en el municipio de Palmira, para después despachar desde allí las mercancías hacía el puerto marítimo de Buenaventura.

Fuente: Elaboración propia con base en PIEDRAHÍTA, Esteban; PÉREZ, Carlos Andrés & LONDOÑO, Harold (2017). Op. Cit., p. 27-50; ALCALDÍA MUNICIPAL DE PALMIRA (2014). Op. Cit., p. 21-25; ALCALDÍA MUNICIPAL DE PALMIRA & CÁMARA DE COMERCIO DE PALMIRA (2021). Op. Cit., p. 2-5; GIL PIEDRAHÍTA, Daniel Alejandro (2019). Op. Cit., p. 37-45; APONTE DAZA, Giovanna Francelly & HERRAN RODRÍGUEZ, Adriana (2014). Op. Cit., p. 54-60; SÁNCHEZ CORTÉS, Edna Mariel & ARDILA DÍAZ, Lina Valeria (2015). Op. Cit., p. 22-26; e información consultada directamente de las páginas de internet de cada una de las empresas relacionadas en el Cuadro 15 (*ver subíndice 10.2.*).

6.3.2. Dispositivos de la globalización de régimen franco

En el *archipiélago metropolitano* configurado en el municipio de Palmira, se ubican un total de 3 *dispositivos de la globalización* que operan bajo el régimen franco colombiano. Estos *nodos de actividad transnacional* se encuentran localizados de una manera "*dispersa*" y "*discontinua*" a lo largo de las principales vías de interconexión regional, confirmando lo que el autor de este documento escribió en apartados anteriores (ver Mapa 12). Estos *nodos metapolitanos* tienen una posición privilegiada en el entorno regional, ya que se hallan a 2 horas y media del puerto marítimo de Buenaventura y a 7 minutos del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón; *ventajas competitivas* que han sido ampliamente aprovechadas por las distintas empresas que deciden instalarse en tales "*enclaves productivos*". Según el POT de Palmira[418], este municipio cuenta con las dos zonas francas permanentes más importantes del suroccidente colombiano, las cuales son, en su orden, la ZFP del Pacífico y la ZFP de Palmaseca. Estos *dispositivos de la globalización* se han convertido, a través del tiempo, en importantes plataformas promotoras de inversiones, aspecto que les otorga a estos "*nodos funcionales*" un papel protagónico en la economía regional (ver Ilustración 6).

Ilustración 6. Registro fotográfico de la ZFP del Pacífico.



La ZFP del Pacífico se encuentra localizada en la vía Cali-Yumbo-Aeropuerto. Este corredor funcional se caracteriza por presentar un alto flujo vehicular a lo largo de su recorrido. Como se puede observar en las imágenes anteriores, esta carretera tiene amplios carriles que permiten el transporte y la movilización de mercancías y de personas, facilitando el desarrollo de las distintas actividades económicas que realizan los "*enclaves productivos*" instalados sobre dicho corredor metropolitano. En este punto, vale la pena destacar que la malla vial del Valle del Cauca, es considerada como una de las mejores del país, por lo cual ésta se ha constituido en un importante factor de competitividad regional. De ahí, que las autoridades tanto locales como nacionales impulsen varios proyectos de infraestructura tendientes a mejorar y mantener la extensa red vial del departamento.

Fuente: Elaboración propia.

[418] ALCALDÍA MUNICIPAL DE PALMIRA (2000). Op. Cit., p. 112-114

Como se mencionó con anterioridad, las zonas francas de Palmira han permitido el desarrollo de importantes clústeres de competitividad al interior de la economía vallecaucana, los cuales buscan mejorar y diversificar la oferta exportable del departamento y del país en general. De ahí, que tales *dispositivos de la globalización* reciban el calificativo de plataformas multinodales de exportación, debido a la capacidad funcional que tienen para facilitar todas las operaciones transnacionales que realizan las compañías localizadas en sus instalaciones. De igual manera, se debe mencionar que varias de las firmas extranjeras que han llegado al Valle del Cauca en los últimos años, se han establecido en las zonas francas permanentes de Palmira, tales como Furukawa – empresa japonesa instalada en la ZFP del Pacífico –, Amcor Holdings – compañía australiana localizada en la ZFP de Palmaseca –, Express Luck Industrial – transnacional china establecida en la ZFP del Pacífico –, etc. En términos generales, las 74 empresas que operan al interior de las zonas francas del municipio de Palmira, exportan sus productos y servicios a más de 50 países, entre los que se destacan Estados Unidos, China, Alemania, Rusia, Francia y Brasil (ver Cuadro 16).

Cuadro 16. *Redes metapolitanas* de los *dispositivos de la globalización de régimen franco*.

Nombre	Tipo de zona franca	Localización	Número de usuarios	Participación en la "*metápolis planetaria*"
Zona Franca del Pacífico	**Permanente**	Vía Cali-Yumbo-Aeropuerto, km 6	**49**	Las empresas localizadas en la ZFP del Pacífico exportan sus productos a más de 58 países, destacándose Estados Unidos, Canadá, Brasil, Argentina, Rusia, Emiratos Árabes Unidos, Catar, Turquía, Francia, Nigeria, Tanzania, etc. Según el DANE[419], la ZFP del Pacífico registró, en el año 2019, exportaciones por un valor de US$78,6 millones, siendo una de las zonas francas que más operaciones de este tipo realizó durante el periodo señalado.
Zona Franca de Palmaseca	**Permanente**	Vía Cali-Yumbo-Aeropuerto, contigua al aeropuerto regional	**24**	Las compañías instaladas en la ZFP de Palmaseca exportan sus productos a más de 50 países, entre los que se destacan Estados Unidos, Canadá, México, Nicaragua, Brasil, España, Reino Unido, Francia, Alemania, Argentina, etc. Según datos del DANE[420], la ZFP de Palmaseca registró, en el año 2019, exportaciones por un valor de US$257,6 millones, convirtiéndose en la zona franca del país que más operaciones de este tipo realizó durante el periodo señalado.

[419] DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (DANE). Boletín técnico sobre el comercio exterior y movimiento de mercancías de zonas francas año 2019. Bogotá: DANE, 2020. p. 3-5

[420] Ibid., p. 3-6

Continuación del Cuadro 16.

Nombre	Tipo de zona franca	Localización	Número de usuarios	Participación en la "*metápolis planetaria*"
Zona Franca Proterra Foods	**Permanente Especial**	Vía que conduce del centro urbano de Palmira al corregimiento del Bolo La Italia del mismo municipio	**1**	La ZFPE Proterra Foods es el resultado de la "fusión corporativa" de dos empresas, a saber: la transnacional chilena Olmué y la firma colombiana Proterra. Esta zona franca exporta sus productos principalmente a los mercados de la región andina –Perú, Ecuador, Bolivia y Chile –. Se debe mencionar que esta ZFPE tiene una alianza estratégica con la constructora Jaramillo-Mora; aspecto que le ha permitido incursionar en la gestión y construcción de proyectos inmobiliarios tanto regionales como internacionales.

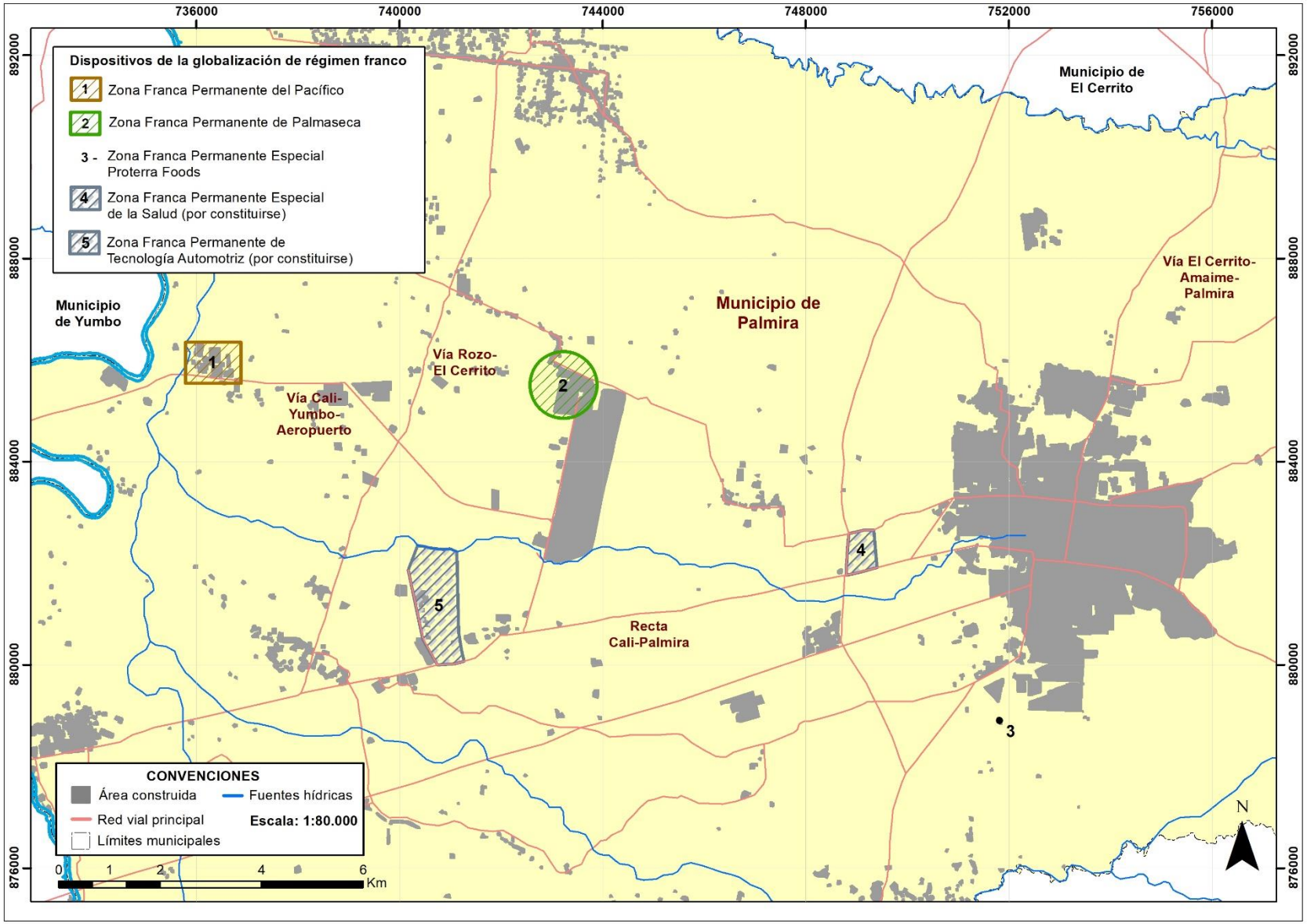
Fuente: Elaboración propia con base en DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (2019). Op. Cit., p. 3-6; e información consultada directamente de las páginas de internet de cada una de las zonas francas relacionadas en el Cuadro 16 (*ver subíndice 10.2.*).

Desde el 2014, las autoridades de Palmira y del Valle del Cauca vienen impulsando la creación de dos nuevas zonas francas en la región, las cuales estarán localizadas, según los proyectos iniciales, sobre la recta Cali-Palmira (ver Mapa 12). La primera de ellas, sería una zona franca permanente especial dedicada a la prestación de servicios de salud de talla global. De acuerdo con el POT de Palmira[421], la finalidad de este proyecto de inversión es crear un clúster de salud altamente especializado, el cual estimule, además, el desarrollo de programas transnacionales de investigación relacionados con la prevención y atención de algunas enfermedades crónicas. Ahora bien, en cuanto a la segunda zona franca que buscan construir las autoridades del Valle en el municipio de Palmira, se puede afirmar que ésta será de tipo permanente o multiusuario y se especializará en tecnología automotriz. Dicho proyecto, que contempla la intervención de un área de 72.000 m^2 aproximadamente, tiene como fin atraer empresas extranjeras dedicadas a la producción de autopartes de última generación, hecho que ayudaría a diversificar la oferta exportable de Colombia[422]. Se espera que estos nuevos *dispositivos de la globalización* entren en operación en el año 2032.

[421] ALCALDÍA MUNICIPAL DE PALMIRA (2014). Op. Cit., p. 5-6

[422] PERIÓDICO EL PAÍS DE CALI. El Valle del Cauca proyecta tener una zona franca de tecnología automotriz. [En línea] [Consultado el 29 de Noviembre de 2022] [Disponible en El Valle del Cauca proyecta tener zona franca de tecnología automotriz (elpais.com.co)], 2015.

Mapa 12. *Dispositivos de la globalización de régimen franco* localizados en el municipio de Palmira.



Fuente: Elaboración propia con base en ALCALDÍA MUNICIPAL DE PALMIRA (2014). Op. Cit., p. 21 e imagen satelital de Google Earth

6.3.3. Dispositivos de la globalización de carácter científico

En el municipio de Palmira se encuentran instalados cinco *dispositivos de la globalización* que se dedican a la investigación científica e innovación tecnológica. Estos *enclaves metapolitanos* se localizan a lo largo de una extensa zona al sur de Palmira, incluyendo algunos sectores del centro urbano de dicha entidad territorial (ver Mapa 13). En términos generales, se puede decir que estos *nodos funcionales* tienen la capacidad operativa para construir y gestionar extensas redes científicas de carácter transnacional, interconectando de esta manera a distintos grupos o comunidades académicas alrededor del planeta Tierra. Este nivel de interrelación funcional, se produce gracias a los últimos avances tecnológicos en el campo de las TIC y los medios de transporte[423], lo cual ha facilitado la difusión y la transferencia de conocimientos científicos por todo el globo. Bajo estas condiciones, los *dispositivos de la globalización de carácter científico* han venido consolidando distintos convenios de cooperación con algunos gobiernos, así como también con varias compañías. De hecho, gran parte de los recursos monetarios que financian los proyectos que realizan estos centros de investigación, proviene de las firmas empresariales y los organismos multilaterales con los que trabajan[424].

En el caso del municipio de Palmira, se puede mencionar, por ejemplo, el Centro Internacional de Agricultura Tropical (CIAT), el cual tiene como objetivo principal realizar distintos programas de investigación encaminados a mejorar la productividad agrícola y el manejo de los recursos naturales en países tropicales y en vía de desarrollo[425]. Este *nodo metapolitano* hace parte del Consultative Group for International Agricultural Research (CGIAR), institución multilateral que agrupa a más de 15 centros de investigación localizados en Bélgica, Estados Unidos, Francia, Alemania, Noruega y Dinamarca. El CGIAR es un conglomerado científico cuya labor principal es desarrollar macroproyectos de investigación agrícola con el fin de incrementar la seguridad alimentaria del planeta y, por tanto, reducir el hambre a nivel mundial. En la actualidad, el CIAT de Palmira cuenta con tres sedes internacionales localizadas en Kenia (África), Vietnam (Asia) y Nicaragua (Centroamérica), en donde trabajan más de 1.102 personas de 59 nacionalidades.

Según Pérez Montezuma[426], el CIAT ha logrado construir una plataforma global de biociencias que proporciona tecnologías especializadas al sector agrícola de Colombia y del planeta. Este *dispositivo de la globalización* se puede considerar como un *enclave metapolitano* que impulsa la interdisciplinariedad científica al interior de sus instalaciones, aspecto que ha favorecido los procesos de movilidad internacional de los distintos profesionales que trabajan en el CIAT. Se debe resaltar que la labor de investigación que desarrolla esta institución, ha sido ampliamente reconocida por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), debido a los aportes científicos que ha hecho en algunos temas de relevancia mundial, tales como el desarrollo sostenible, los efectos del cambio climático sobre la agricultura, la seguridad alimentaria de los países menos

[423] BERVEJILLO, Federico (1995). Op. Cit., p. 6-10
[424] Ibid., p. 18-21
[425] PÉREZ MONTEZUMA, Nicole Victoria (2020). Op. Cit., p. 53-64
[426] Ibid., p. 53

desarrollados, entre otros asuntos[427]. En la actualidad, el CIAT está realizando varios estudios tendientes a analizar los posibles efectos que tiene el cambio climático sobre la agricultura de los países denominados como “subdesarrollados”, concentrándose en los casos de Colombia, México, Brasil, Filipinas, Angola y República Democrática del Congo (ver Ilustración 7).

Ilustración 7. Registro fotográfico de algunos *dispositivos de la globalización de carácter científico* localizados en el municipio de Palmira.







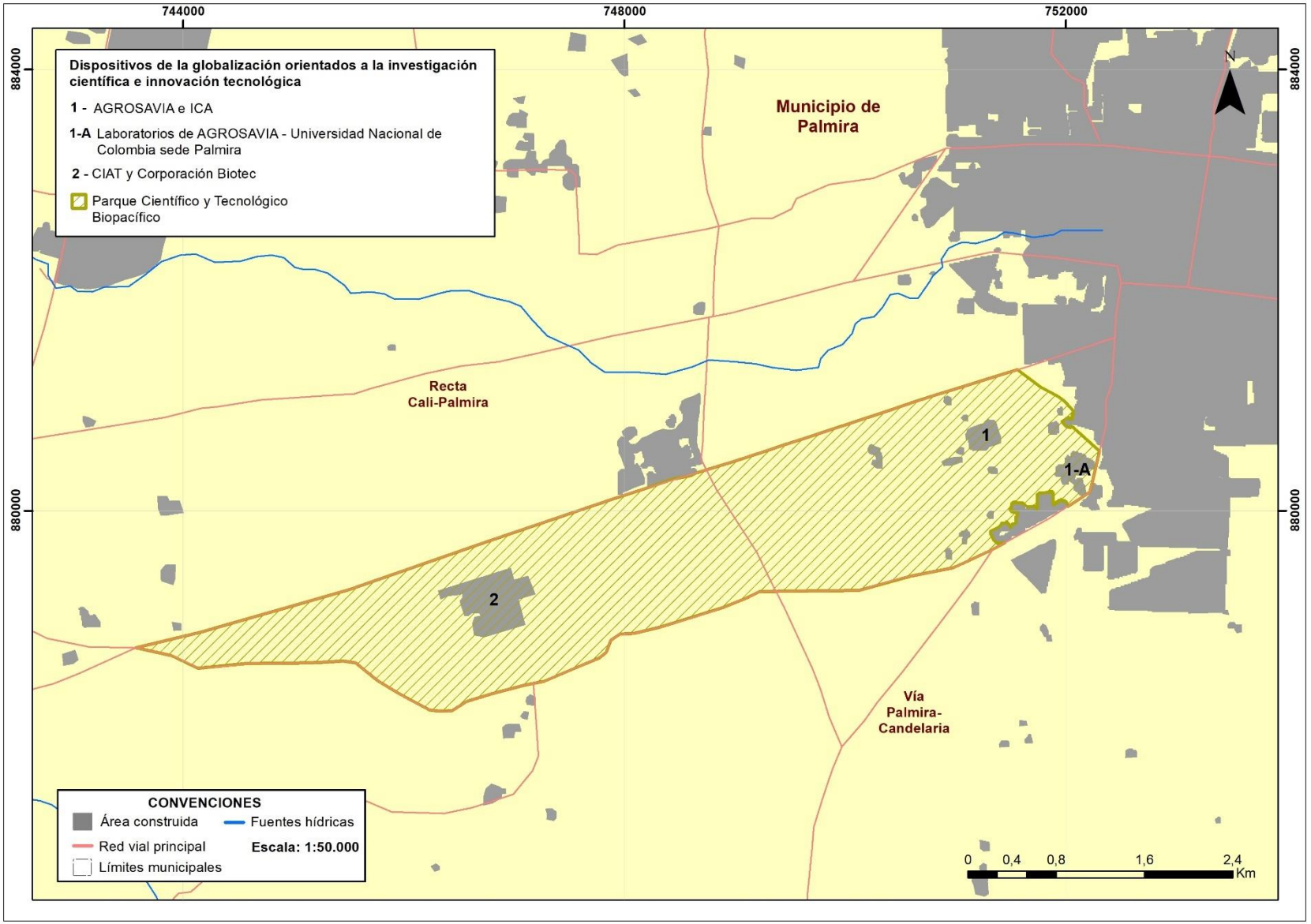


En las imágenes anteriores, se pueden observar, grosso modo, las instalaciones de los laboratorios de AGROSAVIA y de la Universidad Nacional de Colombia; instituciones que se localizan sobre la vía regional que comunica a la ciudad de Palmira con el municipio de Candelaria. Estos predios hacen parte del Parque Científico y Tecnológico Biopacífico, el cual busca consolidar un clúster de talla mundial dedicado a la biotecnología y a la agroindustria. En estos mismos terrenos, se encuentran localizados el CIAT, el ICA y la Corporación Biotec; “*nodos científicos*” que tienen importantes conexiones operativas con otros centros de investigación tanto locales como internacionales. Según el artículo 63º del Acuerdo No. 109 de 2001 expedido por el Concejo Municipal de Palmira[428], los predios en donde funcionan actualmente estas instituciones, estarán destinados de manera exclusiva e indefinida a la investigación científica, el desarrollo tecnológico, la generación de innovación y la formación de recurso humano especializado.

Fuente: Elaboración propia.

[427] Ibid., p. 54-55
[428] CONCEJO MUNICIPAL DE PALMIRA (2001). Op. Cit., p. 41-43

Mapa 13. *Dispositivos de la globalización de carácter científico* localizados en el municipio de Palmira.



Fuente: Elaboración propia con base en ALCALDÍA MUNICIPAL DE PALMIRA (2014). Op. Cit., p. 5 e imagen satelital de Google Earth

Ahora bien, otro *dispositivo de la globalización* que se debe resaltar por su importancia para la región, es el Parque Científico y Tecnológico Biopacífico. Este proyecto público-privado busca crear un polo de desarrollo basado en el conocimiento al sur del municipio de Palmira, a través de la alianza estratégica de varios actores que hacen presencia en el territorio, tales como las principales universidades públicas del departamento – UNAL y Univalle –, algunas compañías localizadas en la región, la Cámara de Comercio de Palmira, la Alcaldía Municipal de Palmira, el CIAT, el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, entre otros[429]. Esta iniciativa contempla la intervención de una zona de 1.000 ha aproximadamente, en donde se pretende estimular la investigación científica e innovación tecnológica en campos como la agricultura y la producción de biocombustibles. Según el Plan Estratégico de Desarrollo de Biopacífico[430], se espera que, en el año 2030, ya estén operando al interior del parque las primeras empresas especializadas en la denominada "economía 4.0" o "cuarta revolución industrial". En el Cuadro 17, se presenta una caracterización general sobre las redes metapolitanas que promueven los *dispositivos de la globalización* identificados en este subíndice.

Cuadro 17. *Redes metapolitanas* impulsadas por los *dispositivos de la globalización de carácter científico* localizados en el municipio de Palmira.

#	Nombre	Localización / Emplazamiento	Participación en la "*metápolis planetaria*"
1	**Corporación Colombiana de Investigación Agropecuaria (AGROSAVIA)**	Diagonal a la intersección de la Carrera 36a con Calle 23 Suroccidente de la ciudad de Palmira	En la actualidad, AGROSAVIA está desarrollando varios proyectos de investigación en alianza con importantes organizaciones científicas de origen estadounidense y centroamericano. En este sentido, se puede destacar, por ejemplo, el proyecto que busca mejorar la productividad de la cadena de valor de la yuca en Colombia y el Valle, el cual está coordinado por AGROSAVIA y la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID, por sus siglas en inglés).
2	**Instituto Colombiano Agropecuario (ICA)**	Diagonal a la intersección de la Carrera 36a con Calle 23 Suroccidente de la ciudad de Palmira	En los últimos años, el ICA de Palmira ha logrado suscribir importantes convenios internacionales en materia fitosanitaria y zoosanitaria. En sentido, se puede destacar, por ejemplo, el acuerdo que suscribió el ICA con la Agencia de Alimentos y Medicamentos de Estados Unidos (FDA, por sus siglas en inglés), el cual busca realizar un control más estricto sobre los productos agropecuarios que ingresan y salen de ambos países, esto en el marco del TLC que estas dos naciones firmaron en años anteriores. El ICA comparte instalaciones con AGROSAVIA Palmira.

[429] PARQUE CIENTÍFICO Y TECNOLÓGICO BIOPACÍFICO & ALCALDÍA MUNICIPAL DE PALMIRA. Plan Estratégico de Desarrollo de Biopacífico (2015-2030): investigación e innovación para el desarrollo. Palmira: Biopacífico & Alcaldía Municipal, 2016. p. 4-7

[430] Ibid., p. 18-33

Continuación del Cuadro 17.

#	Nombre	Localización / Emplazamiento	Participación en la "*metápolis planetaria*"
3	**Centro Internacional de Agricultura Tropical (CIAT)**	Recta Cali-Palmira, km 17	El CIAT de Palmira forma parte del centro global de investigación CGIAR, el cual agrupa a más de 15 instituciones científicas localizadas en Colombia, Bélgica, Canadá, Dinamarca, Francia, Alemania, Estados Unidos, etc. En la actualidad, el CIAT lidera un proyecto de investigación que trata de analizar los efectos que tiene el cambio climático en la seguridad alimentaria de los países en vía de desarrollo, concentrándose en los casos de Colombia, México, República Democrática del Congo, Angola, Filipinas y Brasil.
4	**Corporación Biotec**	Recta Cali-Palmira, km 17	La Corporación Biotec tiene varias alianzas estratégicas con otras organizaciones científicas de carácter internacional, las cuales han contribuido a mejorar los procesos de investigación que desarrolla esta entidad. En este sentido, se puede destacar, por ejemplo, el convenio que tiene Biotec con el Instituto Leibniz de Alemania, cuyo objetivo es fortalecer, entre otras cosas, las investigaciones que ambos centros realizan en los campos de la biotecnología y la bioeconomía. Este "*nodo científico*" comparte instalaciones con el CIAT de Palmira.
5	**Parque Científico y Tecnológico Biopacífico**	Suroccidente de la ciudad de Palmira	En Biopacífico convergen varios centros de investigación de importancia regional, tales como el CIAT, AGROSAVIA, el ICA y Biotec, así como también algunas instituciones de educación superior como la Universidad Nacional de Colombia y la Universidad del Valle. Desde el año 2015, Biopacífico recibe la asesoría de la Agencia de Cooperación Internacional de Corea del Sur (KOICA, por sus siglas en inglés); entidad que ha financiado gran parte de los procesos administrativos requeridos para la constitución del parque.

Fuente: Elaboración propia con base en PÉREZ MONTEZUMA, Nicole Victoria (2020). Op. Cit., p. 53-64; PARQUE CIENTÍFICO Y TECNOLÓGICO BIOPACÍFICO & ALCALDÍA MUNICIPAL DE PALMIRA (2016). Op. Cit., p. 4-15; CORPORACIÓN COLOMBIANA DE INVESTIGACIÓN AGROPECUARIA (AGROSAVIA). Proyecto de la cadena de valor de la yuca. [En línea] [Consultado el 29 de Noviembre de 2022] [Disponible en Encuentro de Actores de la Cadena de la Yuca (agrosavia.co)]; e información consultada directamente de las páginas de internet de cada uno de los centros de investigación relacionados en el Cuadro 17 (*ver subíndice 10.2.*).

6.3.4. Dispositivos de la globalización de carácter logístico

En el *archipiélago metropolitano* configurado en el municipio de Palmira, se ubican un total de 4 *dispositivos de la globalización de carácter logístico*. Estos *nodos de actividad transnacional*

se encuentran localizados de una manera "*dispersa*" y "*difusa*" a lo largo de las principales vías de interconexión regional (ver Mapa 14). Estos *enclaves metapolitanos* han adquirido un papel fundamental en los procesos funcionales que hoy en día caracterizan a la economía global, ya que permiten el transporte y la distribución de millones de personas y de mercancías por todo el planeta Tierra. En este sentido, se puede destacar, por ejemplo, el Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón, el cual movilizó, de acuerdo con la Cámara de Comercio de Palmira[431], cerca de 4,7 millones de pasajeros y más de 40.310 toneladas de carga-correo en el año 2018, convirtiéndose en el tercer aeropuerto del país que más operaciones aéreas realizó durante el año evaluado.

En el Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón, operan 7 aerolíneas locales – Satena, Avianca, Wingo, Easyfly, Viva Air, TAC y GCA Airlines – y 6 aerolíneas extranjeras – JetSmart, LATAM, Avior, Spirit Inc., TAME y Copa Airlines –, las cuales ofrecen una diversidad de vuelos hacia destinos tanto nacionales como internacionales. Según datos del Anuario Estadístico de la Cámara de Comercio de Palmira[432], en el año 2018 los principales destinos nacionales a los que se dirigieron los usuarios del aeropuerto Alfonso Bonilla, fueron, en su orden, la ciudad de Bogotá (52,9%), Rionegro (10,4%), San Andrés-Islas (8,9%), Cartagena (8,7%) y Barranquilla (4,7%). En cuanto a destinos de carácter internacional, se destacaron, en ese mismo indicador, la ciudad de Panamá (22,5%), Madrid (17,6%), Miami (13,1%), Nueva York (7,2%) y Guayaquil (5,5%)[433]. En este sentido, se puede afirmar que el aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón presenta una conectividad global que se restringe a determinados territorios metropolitanos localizados en el continente americano, con excepción de Madrid que se ubica en Europa. De ahí, que las autoridades del orden nacional busquen ampliar, a través de un nuevo contrato de concesión, las operaciones aéreas del Alfonso Bonilla, dada la cantidad insuficiente de rutas globales que atiende tal *dispositivo logístico*[434].

Ampliando la discusión en torno a este último punto, se debe resaltar que la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) viene elaborando, desde el año 2020, un nuevo contrato de concesión para entregar la administración del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón[435]. En esta oportunidad, el nuevo contrato busca, por un lado, la ampliación de las instalaciones de dicho *enclave logístico*, a través de la construcción de una segunda pista de aterrizaje; y, por el otro, atraer más aerolíneas extranjeras al Alfonso Bonilla Aragón, con la perspectiva de extender la oferta de rutas internacionales que tiene esta terminal área en la actualidad. Las autoridades estatales esperan que, en un término de 20 años, el aeropuerto de Palmira logre movilizar más de 10 millones de pasajeros anualmente, aspecto que lo convertiría en uno de los más grandes

---

[431] CÁMARA DE COMERCIO DE PALMIRA. Anuario Estadístico sobre Movimientos Aéreos en la región. Palmira: Cámara de Comercio, 2019. p. 2-4
[432] Ibid., p. 2-4
[433] Ibid., p. 3
[434] PERIÓDICO LA REPÚBLICA. Próximo año iniciará nueva etapa del aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón en Cali. [En línea] [Consultado el 29 de Noviembre de 2022] [Disponible en Próximo año iniciará nueva etapa del aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón en Cali (larepublica.co)], 2019.
[435] Ibid.

e importantes de Colombia y América Latina. En este punto, vale la pena destacar que, desde finales de la década de 1990, existe un proyecto de infraestructura de carácter público-privado que pretende convertir al Alfonso Bonilla en una terminal aérea complementaria y subsidiaria del Miami International Airport (MII, por sus siglas en inglés)[436]; megaproyecto de inversión que ha tenido pocos avances al respecto (ver Ilustración 8).

Ilustración 8. Registro fotográfico del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón.

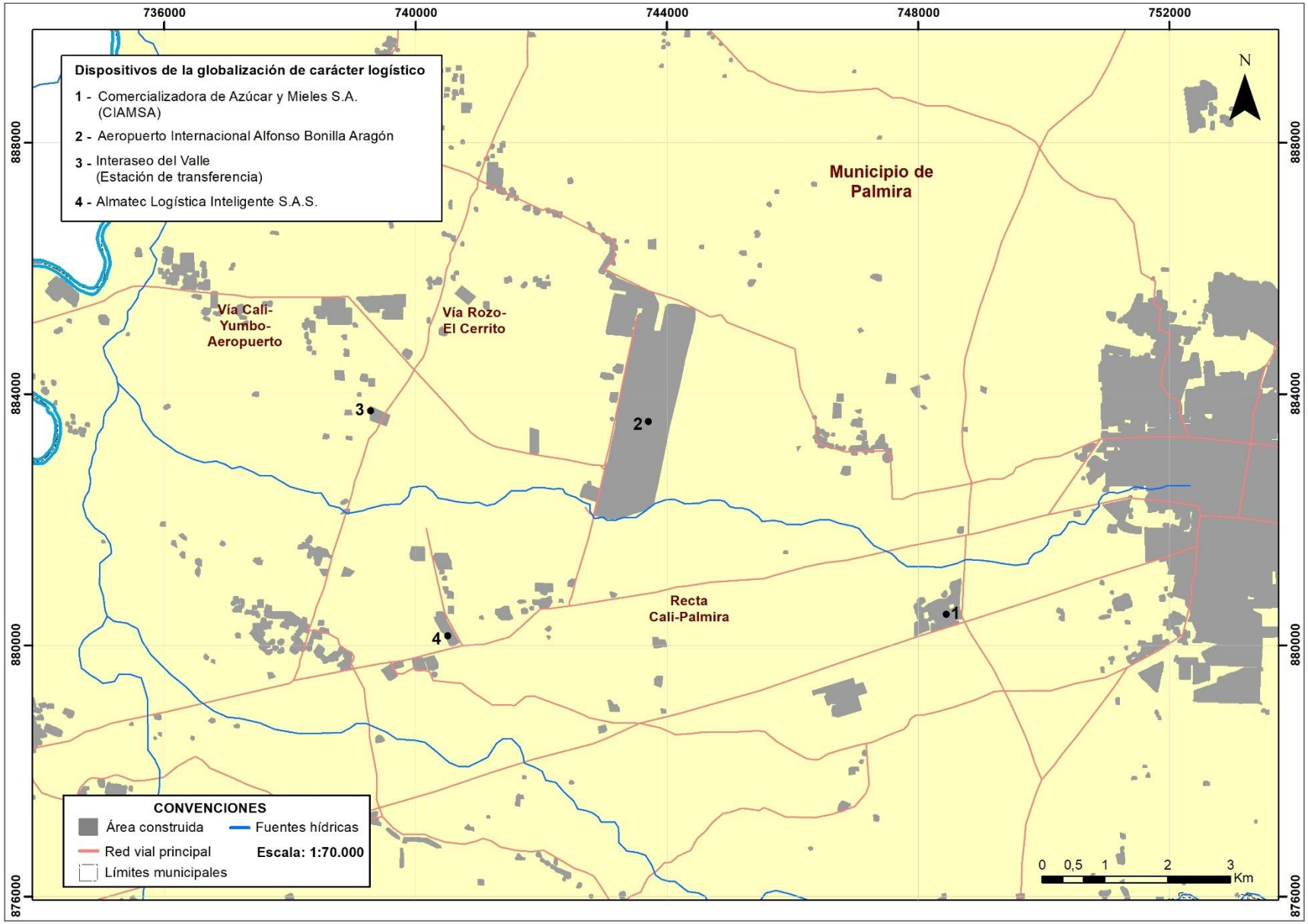


En las fotografías anteriores, se pueden observar, grosso modo, las instalaciones del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón. Este *enclave metapolitano* permite el transporte de miles de pasajeros y de mercancías cada año, lo cual ha intensificado el flujo vehicular de aquellos corredores funcionales que tienen una conexión directa con este *nodo logístico*. Así mismo, se debe mencionar que la presencia del Alfonso Bonilla Aragón ha estimulado la aparición de estructuras económicas complementarias, tales como parqueaderos, hangares, escuelas de aviación, etc. De ahí, que las autoridades locales busquen consolidar un clúster aeronáutico de talla mundial en esta zona, debido a la importante actividad económica que se genera en torno al aeropuerto regional.

Fuente: Elaboración propia.

[436] ALCALDÍA MUNICIPAL DE PALMIRA (2000). Op. Cit., p. 89

Mapa 14. *Dispositivos de la globalización de carácter logístico* localizados en el municipio de Palmira



Fuente: Elaboración propia con base en imagen satelital de Google Earth Pro y cartografía oficial del SIG-OT Colombia.

Otro *dispositivo de la globalización de carácter logístico* que se puede destacar, es la compañía colombiana CIAMSA, la cual ofrece servicios integrales de agenciamiento aduanero para todo tipo de productos, en especial los relacionados con el sector azucarero. Este *nodo de actividad transnacional* tiene instalada una compleja infraestructura logística que facilita las operaciones de importación y exportación de sus clientes[437], la cual se encuentra conformada por una serie de bodegas de almacenamiento localizadas en los tres puertos marítimos más importantes del municipio de Buenaventura, a saber: la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura (SPRB), la Terminal de Contenedores de Buenaventura (TCBUEN) y el Puerto Industrial de Aguadulce. En estos lugares, CIAMSA posee varios equipos tecnológicos que permiten la sistematización en tiempo real de todas las operaciones aduaneras que realiza y supervisa, complementando de esta forma los servicios logísticos que presta desde el municipio de Palmira[438]. Además de lo anterior, se debe anotar que CIAMSA tiene una empresa subsidiaria denominada Sercodex, cuya razón social es brindar asesoría en asuntos relacionados con el comercio internacional y la gestión aduanera[439]. En el Cuadro 18, se presenta una caracterización general de las redes metapolitanas que impulsan los *dispositivos de la globalización* identificados en este apartado.

Cuadro 18. *Redes metapolitanas* impulsadas por los *dispositivos de la globalización de carácter logístico* localizados en el municipio de Palmira.

#	Nombre	Localización / Emplazamiento	Participación en la "*metápolis planetaria*"
1	**Comercializadora de Azúcar y Mieles S.A. (CIAMSA)**	Recta Cali-Palmira, desviación hacia Candelaria, km 18	CIAMSA es un operador logístico que ofrece servicios integrales de agenciamiento aduanero en exportaciones e importaciones. CIAMSA tiene una capacidad instalada de 23.000 contenedores al año, los cuales transportan más de 775.000 toneladas de productos elaborados principalmente por los ingenios azucareros de la región. Se debe resaltar que CIAMSA tiene una filial corporativa en Lima, Perú; empresa que atiende a los mercados de Ecuador, Chile y Argentina.
2	**Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón**	Vía Cali-Yumbo-Aeropuerto, después del crucero hacia Rozo	En el año 2000, el gobierno del entonces presidente Andrés Pastrana, le entregó al consorcio Aerocali S.A. la tarea de administrar el Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón por un término de 20 años. Este consorcio se encuentra conformado por dos compañías, a saber: *Aena Internacional* de España (51,0%) y *Corficolombiana* del Grupo Aval (49,0%).

[437] COMERCIALIZADORA DE AZÚCAR Y MIELES S.A. (CIAMSA). Estructura de la compañía CIAMSA. [En línea] [Consultado el 29 de Noviembre de 2022] [Disponible en Operador Logístico – Ciamsa Comercializadora | exportacion azucar | operacion portuaria | plataforma logistica ciamsa II | fertilizantes | exportacion azucar valle del cuaca], 2021.
[438] Ibid.
[439] Ibid.

Continuación del Cuadro 18.

#	Nombre	Localización / Emplazamiento	Participación en la "*metápolis planetaria*"
3	**Interaseo del Valle (Estación de transferencia)**	Vía Rozo-Palmaseca, km 5, después del crucero hacia Rozo	Después de consolidar su presencia a nivel nacional, Interaseo empezó, en el año 2009, un fuerte proceso de internacionalización, logrando llegar a naciones como Chile, Panamá, Perú, El Salvador y Honduras. En estos países, la empresa se dedica a la prestación de servicios públicos domiciliarios, concentrándose especialmente en la gestión y disposición de residuos sólidos y líquidos que generan los asentamientos humanos.
4	**Almatec Logística Inteligente S.A.S.**	Recta Cali-Palmira, km 7	Esta empresa es un operador logístico dedicado a la prestación integral de servicios aduaneros relacionados con la exportación e importación de todo tipo de artículos. Se debe mencionar que Almatec tiene varias sedes corporativas establecidas en Panamá y Ecuador, las cuales atienden a los mercados de Centroamérica y Sudamérica respectivamente.

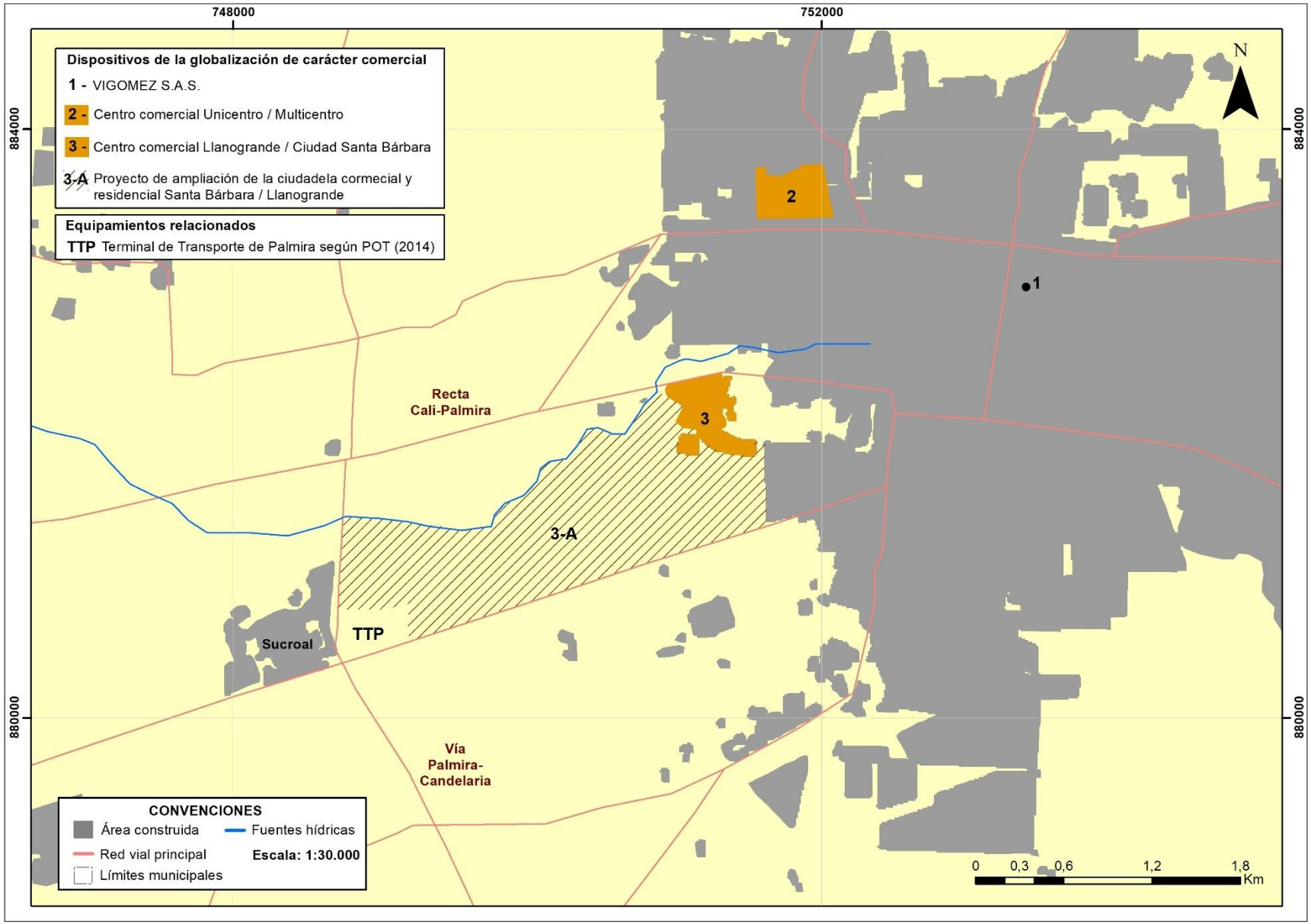
Fuente: Elaboración propia con base en CÁMARA DE COMERCIO DE PALMIRA (2019). Op. Cit., p. 2-7; COMERCIALIZADORA DE AZÚCAR Y MIELES S.A. (2021). Op. Cit.; e información consultada directamente de las páginas de internet de cada una de las empresas relacionadas en el Cuadro 18 (*ver subíndice 10.2.*).

6.3.5. Dispositivos de la globalización de carácter comercial

En el municipio de Palmira se encuentran ubicados un total de 3 *dispositivos de la globalización de carácter comercial*, los cuales desarrollan múltiples actividades económicas que se pueden enmarcar dentro del denominado sector terciario. Estos *enclaves de actividad metapolitana* se localizan al interior de la cabecera municipal de Palmira, en torno a las principales vías urbanas de la ciudad (ver Mapa 15). Según los planteamientos de Martínez[440], el patrón morfológico de *archipiélago metropolitano* está soportado fundamentalmente por el desarrollo celular y difuso de una serie de tipologías arquitectónicas que se expanden por todo el territorio, destacándose en este aspecto las grandes superficies comerciales, las cuales han adquirido un carácter más complejo por efectos de la globalización neoliberal. Estos “malls” o “shopping centers” se están localizando sistemáticamente en las periferias metropolitanas, en sectores cercanos a los ejes centrales del transporte automotor[441]. De igual forma, se debe mencionar que estas superficies comerciales concentran una diversidad de “funciones urbanas” que anteriormente se ubicaban en las áreas centrales de las ciudades, por lo cual se han convertido en importantes “espacios de consumo” que presentan una alta afluencia de personas durante todo el año.

[440] MARTÍNEZ TORO, Pedro Martín (2018). Op. Cit., p. 9-13
[441] LÓPEZ RESTREPO, Daniela. Expansión urbana en el municipio de Jamundí, camino al modelo de ciudad difusa y fragmentada. Trabajo de grado para optar por el título de Geógrafa. Cali: Universidad del Valle, 2021. p. 15-18

Mapa 15. *Dispositivos de la globalización de carácter comercial* localizados en el municipio de Palmira.



Fuente: Elaboración propia con base en ALCALDÍA MUNICIPAL DE PALMIRA (2014). Op. Cit. & GRUPO GAMATELO (2020). Op. Cit.

En este sentido, se puede plantear que, en las últimas décadas, han surgido nuevas tipologías urbanísticas de carácter comercial que concentran determinadas funciones socioeconómicas, incluyendo actividades residenciales. De acuerdo con los planteamientos de Martínez[442], estas nuevas tipologías urbanísticas son el resultado de la difusión global de los patrones espaciales de las ciudades norteamericanas, las cuales se caracterizan por presentar distintas estructuras celulares de tipo comercial y residencial en sus áreas suburbanas o periféricas. Gracias a este fenómeno, han aparecido varias *subcentralidades económicas* que se localizan en torno a las principales autopistas metropolitanas, facilitando la emergencia de un territorio urbano "*difuso*" y "*segmentado*" que impulsa y promueve el uso intensivo del vehículo privado. Según Daniela López[443], la dependencia casi exclusiva que han desarrollado los territorios metropolitanos del automóvil, explica por qué las autoridades locales impulsan varios proyectos de infraestructura tendientes a expandir y mejorar la red vial tanto urbana como regional, debido a la necesidad de reducir los tiempos de movilización que emplean las personas para desplazarse de un lugar a otro.

De igual forma, se debe mencionar que, en los últimos años, las compañías promotoras de los grandes "shopping centers", vienen desarrollando no sólo proyectos inmobiliarios alrededor de dichos *enclaves comerciales*, sino también otras actividades relacionadas con la prestación de servicios de salud y de entretenimiento. Estas nuevas tipologías urbanísticas y arquitectónicas implican la intervención de extensas áreas territoriales que, en algunos casos, pueden superar el tamaño de varias ciudades pequeñas. De hecho, estos planes parciales suelen denominarse como "*nuevas ciudadelas*" al interior de los centros urbanos, dada la complejidad estructural y funcional que pueden alcanzar estos proyectos, los cuales están orientados, en su mayoría, a satisfacer las necesidades básicas de los estratos socioeconómicos medios y altos. En el caso del municipio de Palmira, se destaca el centro comercial Unicentro, el cual se localiza en torno a la Calle 42 de la cabecera municipal de tal entidad territorial (ver Mapa 15).

Unicentro Palmira fue desarrollado por las constructoras INACAR y Pedro Gómez & CÍA en el año 2004. En la actualidad, este *enclave metapolitano* cuenta con una amplia oferta comercial representada por importantes franquicias transnacionales que funcionan en sus instalaciones, tales como McDonald's, Cinemark, Adidas, Totto, KFC, Starbucks, entre otras; compañías que se especializan en una diversidad de actividades económicas que se pueden enmarcar dentro del sector terciario. Así mismo, se debe anotar que Unicentro Palmira tiene una zona exclusiva para el desarrollo de diferentes proyectos inmobiliarios en forma de conjuntos cerrados. Dicho sector, que se conoce como Multicentro, está conformado por 4 planes residenciales, a saber: Mulino Apartamentos, Natura INACAR, Miele de Palmira y Dolce Apartamentos, los cuales se componen de varias torres de apartamentos que incluyen, entre otras cosas, seguridad privada las 24 horas del día y áreas verdes para el descanso y el esparcimiento de los individuos (ver Ilustración 9).

[442] MARTÍNEZ TORO, Pedro Martín (2018). Op. Cit., p. 10-11
[443] LÓPEZ RESTREPO, Daniela (2021). Op. Cit., p. 120-122

Ilustración 9. Registro fotográfico del centro comercial Unicentro Palmira.









Este *nodo metapolitano* presenta una ocupación total del 99,0% de su área bruta alquilable (GLA, por sus siglas en inglés). En las fotografías anteriores, se puede observar el gran número de vehículos estacionados en los parqueadores del centro comercial Unicentro, lo cual demuestra, de manera preliminar, la alta afluencia de personas que presenta este *enclave* diariamente. Así mismo, las imágenes relacionadas también dejan en evidencia los diferentes proyectos residenciales que adelanta Unicentro a través de la promotora inmobiliaria INACAR. En términos generales, estos planes inmobiliarios contemplan la construcción de más 1.058 apartamentos en forma de conjuntos cerrados, los cuales contarán con piscina, áreas de diversión para la población infantil, seguridad privada las 24 horas del día, parqueadores comunitarios, etc. Estas unidades residenciales tienen, en promedio, un precio de salida cercano a los $200.000.000 millones de pesos. En la actualidad, INACAR y Unicentro han entregado en su totalidad los proyectos Miele de Palmira, Natura INACAR y Mulino Apartamentos. En el caso del plan Dolce, éste se encuentra en su segunda fase de desarrollo.

Fuente: Elaboración propia.

Otro *dispositivo de la globalización* que se debe mencionar es el centro comercial Llanogrande, el cual se encuentra localizado en áreas cercanas a la recta Cali-Palmira (ver Mapa 15). Dicho *enclave metapolitano*, concentra una diversidad de actividades terciarias relacionadas con los servicios bancarios, comerciales, recreativos y de entretenimiento, por lo cual se ha convertido en un punto de consumo estratégico que permite satisfacer, en efecto, las necesidades básicas de la población municipal y regional. De hecho, la versión más reciente del POT de Palmira[444], le otorgó el calificativo funcional de "*centralidad urbana*" a este *enclave comercial*, debido a la alta afluencia de personas que presenta durante todo el año. Este mismo documento reconoce que Llanogrande posee ciertas "características operativas" que garantizan el normal desarrollo de las diferentes actividades económicas que se realizan en su interior, tales como: seguridad privada, fácil acceso vial, grandes parqueaderos, zonas verdes, primeros auxilios en casos de emergencia, entre otras[445].

En otros temas, el centro comercial Llanogrande cuenta con un área construida de 80.000 m^2, de los cuales 40.000 m^2 hacen parte de su zona bruta alquilable. En la actualidad, este *enclave metapolitano* tiene una amplia oferta comercial representada por más de 150 marcas de origen nacional y extranjero que operan en sus instalaciones, entre las que se destacan, por ejemplo, KFC, McDonald's, Frisby, Leños y Carbón, Chevignon, Bancolombia, Davivienda, Grupo Éxito, BODYTECH, SARKU JAPAN, SAMSUNG, etc. Gracias a esta complejidad funcional, el centro comercial Llanogrande registró, en el año 2019, más de 9 millones de visitas[446]. Se debe anotar que, en el 2018, la junta directiva de Gamatelo – principal accionista de Llanogrande – aprobó un ambicioso plan de inversiones con el objetivo de ampliar las instalaciones de dicho *enclave comercial*. Este proyecto de ensanche, que fue oficialmente inaugurado a finales del año 2021, contempló la construcción de un nuevo edificio multinivel para la localización de distintas firmas especializadas en servicios retail – ventas al por menor –, pop-up store – tiendas que se sitúan temporalmente en un lugar determinado –, casual dining – restaurantes que no tienen un menú preestablecido –, entre otros[447].

De igual forma, este proyecto de ensanche también contempló la construcción de la Clínica de Alta Complejidad Santa Bárbara, la cual fue inaugurada el 14 de febrero de 2020[448]. Este nuevo equipamiento de salud tiene una capacidad estructural para atender a 1.000.000 de pacientes, convirtiéndose en una de las clínicas más grandes e importantes del suroccidente colombiano. En términos generales, la clínica Santa Bárbara presta una diversidad de servicios en el campo de la medicina, tales como diagnóstico cardiovascular, neurocirugía, cirugía ortopédica, áreas

---

[444] ALCALDÍA MUNICIPAL DE PALMIRA (2014). Op. Cit., p. 7-8
[445] Ibid., p. 8
[446] REVISTA DIGITAL SEMANA. La expansión del centro comercial Llanogrande. [En línea] [Consultado el 22 de Noviembre de 2022] [Disponible en Expansión del centro comercial Llanogrande de Palmira (semana.com)], 2019.
[447] Ibid.
[448] PERIÓDICO LA REPÚBLICA. Llanogrande centro comercial sigue creciendo para hacer felices a sus visitantes. [En línea] [Consultado el 22 de Noviembre de 2022] [Disponible en Llanogrande Centro Comercial sigue creciendo para hacer felices a sus visitantes (larepublica.co)], 2022.

para el análisis gastrointestinal, unidades de cuidado intensivo (UCI), laboratorio clínico, entre otros. Como se puede observar, el centro comercial Llanogrande concentra y ofrece un amplio número de funciones terciarias en sus instalaciones, lo cual confirma el estatus de "centralidad urbana" que le otorgó el POT de Palmira en el año 2014. Por último, se hace necesario resaltar que la construcción de la clínica Santa Bárbara y del nuevo edificio multinivel tuvo un costo de US$30 millones aproximadamente[449].

La expansión del centro comercial Llanogrande hace parte del plan urbanístico "Ciudad Santa Bárbara" que actualmente está desarrollando la empresa Gamatelo S.A.S. Este megaproyecto inmobiliario contempla la intervención de un área de 2,5 millones de m^2 aproximadamente, en donde se construirán 16.000 viviendas en forma de conjuntos cerrados, distintas zonas verdes para la diversión y el esparcimiento de los futuros habitantes, un número importante de locales comerciales que se instalarán a lo largo de los principales corredores viales de dicho proyecto, entre otros asuntos. En el Mapa 15, se puede ver la extensión que tendrá este plan urbanístico, el cual se desarrollará, según el cronograma oficial, en un periodo de 30 años[450]. Es importante mencionar que los predios en donde se está realizando este megaproyecto, están clasificados como "*suelos de expansión urbana*" de acuerdo con el POT de Palmira[451]; hecho que le permite a Gamatelo ejecutar todas las intervenciones territoriales que requiere este plan parcial.

En el Mapa 15, se puede observar que el megaproyecto urbanístico de "Ciudad Santa Bárbara" tendrá una conexión estratégica con los principales corredores viales que comunican a Palmira con la ciudad de Cali, lo cual intensificará los distintos flujos de interdependencia funcional que se producen entre los dos asentamientos citados con anterioridad. En este punto, vale la pena mencionar que, la última revisión modificatoria del POT de Palmira realizada en el año 2014[452], destinó un área de 34 ha para la construcción de la Terminal de Transporte Municipal de dicha entidad territorial, la cual se localizaría en áreas cercanas al plan inmobiliario de "Ciudad Santa Bárbara" y a la empresa Sucroal (ver Mapa 15). Sin embargo, este proyecto de infraestructura local ya no se ubicará en este lugar, debido a que los estudios de factibilidad realizados por la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN), establecieron que la mejor localización para la futura terminal es el centro de la ciudad de Palmira; espacio que cuenta con importantes conexiones viales con los municipios vecinos de El Cerrito, Candelaria, Pradera y Florida[453] (ver Ilustración 10).

---

[449] Ibid.
[450] GAMATELO S.A.S. & UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA. Presentación del plan urbanístico "Ciudad Santa Bárbara". [En línea] [Consultado el 30 de Noviembre de 2022] [Disponible en TER-Ciudad Santa Bárbara — opus - diseño arquitectura paisaje (opusestudio.com)], 2020.
[451] ALCALDÍA MUNICIPAL DE PALMIRA (2014). Op. Cit., p. 158-161
[452] Ibid., p. 3-4
[453] ALCALDÍA MUNICIPAL DE PALMIRA. Terminal Intermodal de Transporte de Palmira. [En línea] [Consultado el 30 de Noviembre de 2022] [Disponible en Palmira tendrá Terminal de Transporte: hoy se presentó el estudio de prefactibilidad - Palmira], 2020.

Ilustración 10. Registro fotográfico del centro comercial Llanogrande.









En cifras concretas, Gamatelo ha entregado más de 4.000 apartamentos hasta el año 2022 y espera terminar la fase I de “Ciudad Santa Bárbara” en el primer trimestre del próximo año. Como se puede observar en las fotografías anteriores, este macroproyecto inmobiliario tiene todos los parámetros constitutivos que caracterizan a las nuevas tipologías urbanísticas que han surgido como producto de la globalización contemporánea – dígase, por ejemplo, conjuntos cerrados fuertemente vigilados las 24 horas del día, *enclaves comerciales* que concentran una diversidad de actividades económicas que anteriormente se localizaban en las áreas centrales de las ciudades, un paisaje urbano que cuenta con un fuerte componente ambiental representado por la alta arborización, entre otros –. Por tanto, se puede decir que Gamatelo y Llanogrande pretenden construir una nueva ciudad dentro del perímetro urbano de Palmira, la cual estará, según estas empresas, por fuera de las externalidades negativas que posee la cabecera municipal consolidada.

Fuente: Elaboración propia.

El Cuadro 19 presenta una caracterización general de las redes metapolitanas que promueven los diferentes *dispositivos de la globalización* identificados en este subíndice. A lo largo de este capítulo, se pudo evidenciar, por un lado, la configuración del patrón territorial de *archipiélago metropolitano* en el municipio de Palmira; y, por el otro, la existencia de varios dispositivos que tienen una funcionalidad corporativa articulada a múltiples redes de interdependencia mundial. Estos dos parámetros constitutivos permiten la emergencia de la "*metápolis planetaria*" en los términos propuestos por François Ascher en 1994[454]. De igual manera, se debe mencionar que este primer capítulo ayudó a comprobar, entre otras cosas, que la Zona Franca del Pacífico es un *dispositivo funcional de la globalización* que participa activamente en la *metapolización*. En este sentido, y teniendo en cuenta lo anterior, los siguientes subíndices de este documento se centrarán en identificar y analizar las operaciones económicas que desarrolla la Zona Franca del Pacífico como *dispositivo de la globalización*, lo cual permitirá conocer, en efecto, las redes funcionales de ámbito metapolitano que ésta promueve.

Cuadro 19. *Redes metapolitanas* impulsadas por los *dispositivos de la globalización de carácter comercial* localizados en el municipio de Palmira.

#	Nombre	Localización / Emplazamiento	Participación en la "*metápolis planetaria*"
1	**VIGOMEZ S.A.S**	Carrera 27 # 38-16 Centro de la ciudad de Palmira	VIGOMEZ importa frutas frescas desde Chile, Ecuador, Estados Unidos, Francia e Italia. A través de sus puntos de comercialización ubicados en Palmira, Bogotá y Medellín, esta empresa distribuye los diferentes productos que importa en Colombia – manzanas, uvas, ciruelas, peras, etc. –. En los últimos años, VIGOMEZ ha estado introduciendo frutas colombianas en algunos centros de distribución que tiene la compañía en Ecuador.
2	**Centro comercial Unicentro**	Calle 42 # 39-68 Occidente de la ciudad de Palmira	Unicentro Palmira alberga varias franquicias de importantes empresas globales, tales como Cinemark, McDonald's, DIRECTV, KFC, entre otras; particularidad que explica el alto flujo de personas que presenta este centro comercial diariamente. Se debe resaltar que Unicentro Palmira tiene una zona exclusiva para el desarrollo de proyectos inmobiliarios. Esta área se conoce como "Multicentro" y está conformada por cuatro planes residenciales: Miele, Mulino, Natura y Dolce. Estos proyectos son gestionados y promovidos por la empresa INACAR, principal accionista de Unicentro Palmira.

[454] ASCHER, François (2007). Op, Cit., p. 58-62

Continuación del Cuadro 19.

#	Nombre	Localización / Emplazamiento	Participación en la "*metápolis planetaria*"
3	**Centro comercial Llanogrande**	Calle 31 # 44-219 Suroccidente de la ciudad de Palmira	Llanogrande tiene una importante oferta comercial representada por más de 150 marcas tanto locales como extranjeras. Estos negocios, en la mayoría de los casos, corresponden a franquicias de empresas transnacionales – dígase, por ejemplo, McDonald's, DIRECTV, Claro, KFC, Adidas, Cinemark, entre otras –. Otro aspecto para resaltar de este centro comercial, es su ambicioso plan de expansión que en la actualidad está desarrollando. Según la empresa Gamatelo – principal accionista de Llanogrande –, dicho proyecto contempla la construcción de una "nueva ciudad" dentro del perímetro urbano de Palmira, la cual lleva por nombre "Ciudad Santa Bárbara", y en donde se edificarán varios conjuntos residenciales cerrados, zonas recreativas y hasta una clínica de alta complejidad.

Fuente: Elaboración propia con base en información consultada directamente de las páginas de internet de cada empresa relacionada en el Cuadro 19 (*ver subíndice 10.2.*).

CAPÍTULO VII: SERVICIOS GLOBALES DE TERCERIZACIÓN QUE OFRECE LA ZONA FRANCA DEL PACÍFICO COMO USUARIO OPERADOR

Este capítulo busca describir los *servicios globales de tercerización* que ofrece la Zona Franca del Pacífico – de ahora en adelante, ZFP del Pacífico – como *usuario operador*. Para elaborar lo anterior, se proponen dos puntos de trabajo, a saber: en primer término, se desarrollará una contextualización sociogeográfica de la ZFP del Pacífico, en donde se abordarán varios temas de relevancia para esta investigación. Una vez finalizado este apartado, el trabajo de grado se concentrará en analizar los *servicios de tercerización* que presta la ZFP del Pacífico, haciendo énfasis en los *procesos de outsourcing de tipo BPO* e *ITO* que este "*nodo metapolitano*" ofrece en la región y el país. De igual forma, esta sección mencionará las principales políticas públicas que han promulgado las autoridades colombianas para fortalecer las operaciones económicas relacionadas con los servicios de subcontratación corporativa.

7.1. CONTEXTUALIZACIÓN SOCIOGEOGRÁFICA DE LA ZFP DEL PACÍFICO

El 26 de agosto de 1993, el Ministerio de Comercio Exterior expidió la resolución 1035, la cual aprobó la declaratoria de existencia de la ZFP del Pacífico[455]. Este mismo ente gubernamental, designó a la compañía "Ciudadela Internacional del Pacífico S.A." como "*usuario operador*" de la nueva zona franca. En este punto, vale la pena resaltar que la empresa encargada de operar y administrar la ZFP del Pacífico, es una filial de la firma "Zonas Libres Internacionales S.A.", cuyos socios mayoritarios provienen de Bogotá y del Valle del Cauca. Se debe mencionar que el grupo empresarial de origen caleño "Holguines", participó como "inversionista" en el proceso de diseño y ejecución de la ZFP del Pacífico[456]. Este *nodo metapolitano* se creó con el objetivo de impulsar e internacionalizar la economía regional, a través de la vinculación estratégica del capital local con los flujos de IED. Así mismo, esta zona franca buscó aprovechar los acuerdos comerciales que Colombia había firmado con los Estados Unidos a principios de la década de 1990, en especial la Ley de Preferencias Arancelarias Andinas (ATPA, por sus siglas en inglés) que promulgó el gobierno republicano de George H. W. Bush en 1991.

Según Ximena Navia[457], la ATPA fue un programa económico a través del cual Estados Unidos otorgaba acceso libre de aranceles a una diversidad de artículos provenientes de cuatro países andinos: Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia. Bajo este panorama, se impulsó la creación de la ZFP del Pacífico, la cual se convirtió en la primera zona franca privada del departamento. Para promocionar este proyecto de inversión, el *usuario operador* comenzó un ambicioso programa publicitario que tenía como eje central "vender" las *ventajas competitivas* asociadas con la ZFP del Pacífico, haciendo énfasis en la poca distancia que separa a este *enclave metapolitano* del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón y del nodo portuario de Buenaventura[458]. Este

---

[455] NAVIA CASTAÑO, Ximena. Propuesta para dinamizar el desarrollo actual de la Zona Franca del Pacífico. Trabajo de grado para optar por el título de Economista. Cali: Universidad Autónoma de Occidente, 2007. p. 36-38
[456] Ibid., p. 37
[457] Ibid., p. 37-38
[458] Ibid., p. 37

plan publicitario también divulgó, a través de los distintos medios de comunicación, los diseños arquitectónicos y urbanísticos de la ZFP del Pacífico, los cuales contemplaban, por ejemplo, la construcción de varias carreteras internas, edificios industriales separados entre sí por áreas verdes, amplios parqueadores para toda clase de vehículos, una clínica especializada, centros de capacitación para los empleados de los usuarios localizados dentro de la zona franca, etc.

Se debe resaltar que los diseños iniciales de la ZFP del Pacífico también contemplaban, entre otras cosas, la construcción de un centro de eventos de categoría mundial. El objetivo principal del *usuario operador*, era contar con un espacio exclusivo de 10.000 m^2 para la celebración de importantes ferias empresariales de carácter regional e internacional. En este orden de ideas, las compañías que decidieran utilizar tal centro de eventos, dispondrían de todos los beneficios tributarios y aduaneros que ofrece el régimen franco colombiano – dígase, por ejemplo, ingreso de mercancías al recinto sin pagar derechos de importación, ningún tipo de impuesto sobre la repatriación de utilidades, exención del impuesto municipal de industria y turismo[459], etc. –. De igual manera, este centro de eventos iba a tener, según el plan maestro de la ZFP del Pacífico, un complejo sistema digital con capacidad para transmitir, de forma simultánea, una diversidad de conferencias de tipo empresarial. Lo anterior, sería un parámetro altamente competitivo que atraería a un sinfín de inversionistas extranjeros interesados en realizar ferias corporativas de talla mundial. Sin embargo, este proyecto nunca se construyó al interior de la ZFP del Pacífico.

Al año 1996, la ZFP del Pacífico tenía una ocupación total del orden de 45,0%[460]. Las primeras empresas que se localizaron al interior de esta zona franca, fueron Motorysa, Subpapel Centro Industrial S.A., Llantas Unidas Internacional, Termovalle, ICOLÁPIZ EBERHARD, Cosmoagro-Triada, Laboratorios Baxter, etc. En febrero de 1997, ingresó a la ZFP del Pacífico la compañía extranjera Alimentos Kraft, cuya actividad económica principal se enmarcaba en la producción, comercialización y exportación de bebidas no alcohólicas, cereales, snacks y confitería. Estas firmas o *usuarios calificados* registraron, en el año 1999, ventas al comercio exterior cercanas a los US$24,4 millones[461]; datos que permitieron catalogar a la ZFP del Pacífico como una de las zonas francas que más operaciones de ámbito transnacional realizó durante dicho periodo. Sin embargo, el panorama económico de este *nodo metapolitano* no era el mejor a comienzos del siglo XXI, dado que sus gastos operativos superaron ampliamente los ingresos financieros que obtenía de la venta de bienes y servicios.

En suma, el complejo panorama socioeconómico que presentaba el país a finales de la década de 1990, también afectó seriamente el normal desarrollo de las operaciones económicas de la ZFP del Pacífico. En este orden de ideas, la grave crisis financiera que experimentó Colombia – y el resto de naciones – entre los años de 1998 y 2001, redujo el número de operaciones internacionales que realizaban las empresas ubicadas al interior de la ZFP del Pacífico, debido a la fuerte devaluación que sufrió el peso colombiano durante tal periodo y que provocó, entre

[459] Ibid., p. 38-39
[460] Ibid., p. 40-41
[461] Ibid., p. 42-44

otras cosas, un incremento exponencial en los precios de las materias primas que importaban dichas compañías[462]. Esta situación generó una importante disminución en las cifras referentes a la llegada de nuevos inversionistas – en especial extranjeros – a la ZFP del Pacífico, lo cual afectó profundamente los estados financieros del *usuario operador*. Como consecuencia de lo anterior, la mayoría de los proyectos urbanísticos contemplados en el plan maestro de tal *nodo metapolitano*, no se pudieron desarrollar debido a la falta de recursos económicos.

Así mismo, se debe anotar que la situación de orden público que presentaba el país y la región a finales de la década de 1990, generó una fuerte incertidumbre en los distintos inversionistas – tanto locales como extranjeros –, quienes optaron por inyectar sus capitales en otros ámbitos estatales. Estos factores internos y externos llevaron al *usuario operador* de la ZFP del Pacífico a solicitar, en septiembre del año 2001, la reestructuración empresarial de la organización ante la Superintendencia de Sociedades[463]. Una vez aprobada tal solicitud, Ciudadela Internacional del Pacífico S.A. tuvo que elaborar un plan de pagos con algunos de sus acreedores siguiendo los parámetros normativos de la Ley 550 de 1999. En términos generales, este plan de pagos buscó, por un lado, racionalizar todos los gastos operativos de la ZFP del Pacífico, a través de un estricto manejo de sus estados contables; y, por el otro, atraer nuevos usuarios interesados en arrendar o comprar determinados predios localizados al interior de dicha zona franca[464]. En este sentido, se puede plantear que, a partir del año 2001, los esfuerzos del *usuario operador* de la ZFP del Pacífico, estaban encaminados a lograr el cumplimiento de los distintos acuerdos de reestructuración financiera firmados con los acreedores bancarios.

Según Navia Castaño[465], otro factor de carácter nacional que “desestabilizó” el funcionamiento de la ZFP del Pacífico, fue la Ley 218 de 1995 también conocida como Ley Páez. En términos generales, esta normativa otorgó una serie de beneficios tributarios a las diferentes compañías que se localizaran en los municipios más afectados por el desbordamiento del río Páez[466]. En este orden de ideas, se puede decir que el principal objetivo de la mencionada Ley, era atender la emergencia económica ocasionada por la avalancha del río Páez en los departamentos del Cauca y Huila, a través del fortalecimiento de la inversión público-privada. Entre las exenciones tributarias y aduaneras más importantes que otorgó la Ley 218 durante su periodo de vigencia, se encuentran, por ejemplo, la no causación del impuesto sobre la renta; la eliminación total o parcial de los impuestos aduaneros de importación de equipos, maquinaría y materias primas; el no cobro de sobretasas financieras a las ganancias de las empresas, entre otras. Gracias a estos incentivos, se establecieron varias compañías tanto locales como extranjeras en el norte del Cauca; particularidad que convirtió a esta zona en un importante polo industrial de carácter

---

462 PIEDRAHÍTA, Esteban; PERÉZ, Carlos Andrés & LONDOÑO, Harold (2017). Op. Cit., p. 51-52
463 NAVIA CASTAÑO, Ximena (2007). Op. Cit., p. 42-45
464 Ibid., p. 45
465 Ibid., p. 64-66
466 ALONSO, Julio César & LOTERO, Ana María. La Ley Páez: una oportunidad de cambio. En: 10 años de la Ley Páez: transformación de la economía caucana. Cali: Universidad ICESI, 2008. p. 17-19

regional, el cual ha intensificado las dinámicas de interdependencia funcional que se producen entre los municipios del sur del Valle y norte del Cauca[467].

Para Ximena Navia[468], los incentivos tributarios y aduaneros que ofrecía la Ley Páez, desviaron y redireccionaron una diversidad de flujos de capital hacia el norte del Cauca, los cuales tenían como destino inicial las zonas francas localizadas en el municipio de Palmira. Como resultado de este fenómeno, las proyecciones de ocupación que tenía el *usuario operador* de la ZFP del Pacífico, no se pudieron concretar debido a la fuerte "competencia" que representaba el recién instaurado polo industrial del norte del Cauca[469], lo cual, sumado a los demás factores citados con anterioridad, afectó seriamente los estados financieros de dicho *enclave metapolitano*. En el año 2005, el Congreso de Colombia expidió la Ley 1004 que modificó el régimen franco del país. En aquella oportunidad, los distintos actores asociados a tal régimen tuvieron una opinión favorable sobre el nuevo marco normativo de las zonas francas, debido a las condiciones más flexibles y competitivas que ofrecía esta ley y sus decretos reglamentarios (ver sección 5.2.3.).

La Ley 1004 de 2005 permitió que los *usuarios operadores* de las zonas francas desarrollaran otros negocios asociados con su razón social. Gracias a esta iniciativa, la mayoría de las zonas francas permanentes del país empezaron a incursionar, de manera inmediata, en el campo de la *tercerización empresarial*, a través de la prestación de *servicios de tipo outsourcing* – BPO, ITO y KPO –, los cuales se encuentran categorizados como actividades económicas altamente globalizadas y especializadas[470]. Lo anterior, se convirtió en una importante fuente de ingresos para la ZFP del Pacífico, la cual ya operaba, en el año 2008, la Zona Franca Transitoria Centro de Eventos Valle del Pacífico – establecida en Yumbo – y la ZFPE Agroindustrias del Cauca – localizada en Guachené –[471]. En este punto, vale la pena resaltar que, tras la finalización de la vigencia jurídica de la Ley 218 de 1995, el gobierno del entonces presidente Álvaro Uribe Vélez (2006-2008), expidió el Decreto 780 de 2008[472], el cual permitió que las empresas beneficiarias de la Ley Páez siguieran funcionando bajo el régimen franco colombiano. De hecho, varias de las zonas francas ubicadas en el norte del Cauca, son administradas por la ZFP de Palmaseca y por la ZFP del Pacífico.

Se debe mencionar que, en el año 2006, el *usuario operador* de la ZFP del Pacífico cambió de razón social, pasándose a llamar "Zona Franca del Pacífico S.A.". En este punto, vale la pena resaltar que este *nodo de actividad transnacional* logró cancelar, en el transcurso de la década del 2010, todas las deudas que tenía con los acreedores bancarios, cumpliendo de esta forma

---

[467] PIEDRAHÍTA, Esteban; PERÉZ, Carlos Andrés & LONDOÑO, Harold (2017). Op. Cit., p. 52
[468] NAVIA CASTAÑO, Ximena (2007). Op. Cit., p. 65-66
[469] Ibid., p. 66
[470] INTERNATIONAL DATA CORPORATION (IDC) & GOBIERNO DE COLOMBIA (2013). Op. Cit., p. 4
[471] REVISTA SEMANA. Zona Franca del Pacífico operará Zona Franca Transitoria del Centro de Eventos Valle del Pacífico. [En línea] [Consultado el 20 de Diciembre de 2022] [Disponible en Zona Franca del Pacífico operará Zona Franca Transitoria del Centro de Eventos Valle del Pacífico (semana.com)], 2008.
[472] PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 780 (16, marzo, 2008). Por el cual se adiciona el Decreto 2685 de 1999. Bogotá, D.C.: Presidencia, 2008. 3 p.

el acuerdo de reestructuración económica que firmó a comienzos del siglo XXI[473]. En el 2018, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (MINCIT) aprobó el ambicioso plan de expansión de la ZFP del Pacífico, el cual consiste en la urbanización de un predio adyacente a tal *enclave metapolitano*, cuya área es de 15 ha aproximadamente[474] (ver Mapa 16). Este proyecto busca, en términos generales, ampliar la capacidad física y operativa de la ZFP del Pacífico, a través de la instalación de 20 nuevos *usuarios calificados*. En este orden de ideas, se espera que, en el año 2026, esta zona franca tenga un total de 69 empresas funcionando en su interior[475].

En la actualidad, el *usuario operador* de la ZFP del Pacífico busca atraer inversionistas de todo el planeta, haciendo énfasis en aquellos mercados que hacen parte de la "Alianza del Pacífico" – México, Chile y Perú –. De hecho, esta zona franca tiene proyectado convertirse en el núcleo central de tal convenio multilateral, dada su ubicación estratégica con relación al nodo portuario de Buenaventura y al Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón[476]. De igual manera, se debe anotar que el *usuario operador* de este *enclave metapolitano* espera que, en los próximos años, se localicen nuevas compañías al interior de esta zona franca, cuyas labores productivas estén enmarcadas en los sectores de la industria, las tecnologías de la información, la logística y la prestación de servicios de tercerización empresarial. En el año 2021, el MINCIT expidió la resolución 1189[477], la cual aprobó la prórroga del término de la declaratoria de existencia de la ZFP del Pacífico por un periodo de 30 años, por lo cual las operaciones económicas que realiza este *nodo metapolitano* tienen validez jurídica hasta el 2053. Lo anterior, permitirá que la ZFP del Pacífico continúe atrayendo nuevas inversiones nacionales y extranjeras hacia el Valle del Cauca, aportando de esta forma al desarrollo económico de la región[478].

---

[473] NAVIA CASTAÑO, Ximena (2007). Op. Cit., p. 90-100

[474] ZONA FRANCA DEL PACÍFICO. Sobre la ampliación de la Zona Franca del Pacífico. [En línea] [Consultado el 20 de Diciembre de 2022] [Disponible en "La ampliación de la Zona Franca permitirá la llegada de 15 a 20 nuevos usuarios", Juan Carlos Botero, gerente ZFP - Zona Franca del Pacífico (zonafrancadelpacifico.com)], 2019.

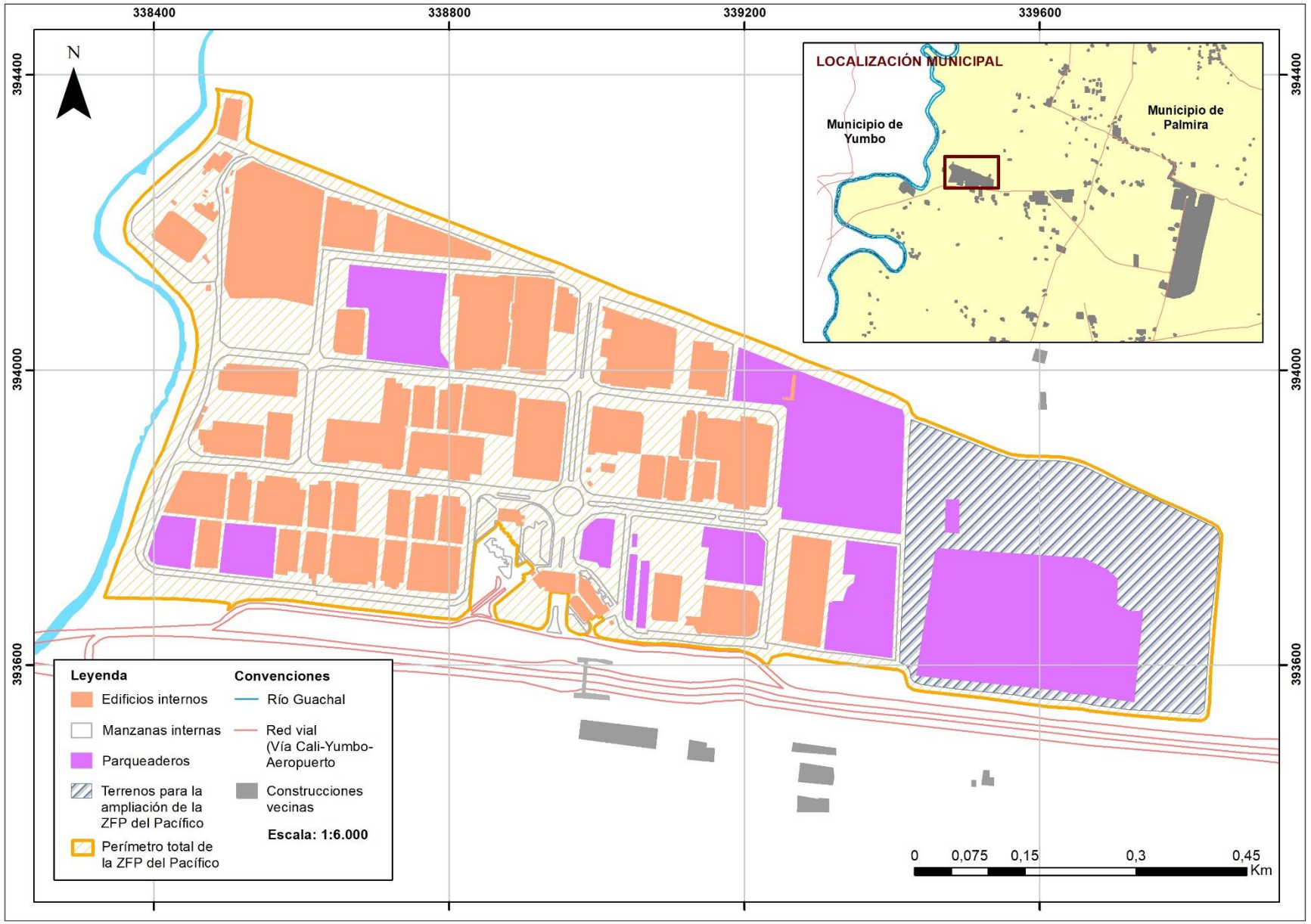
[475] Ibid.

[476] ZONA FRANCA DEL PACÍFICO. Prórroga del término de la declaratoria de existencia de la Zona Franca del Pacífico. [En línea] [Consultado el 20 de Diciembre de 2022] [Disponible en Autorizada por 30 años la prórroga del término de la declaratoria de existencia de la Zona Franca del Pacífico - Zona Franca del Pacífico (zonafrancadelpacifico.com)], 2021.

[477] Ibid.

[478] Ibid.

Mapa 16. Localización general de la ZFP del Pacífico.



Fuente: Elaboración propia con base en imagen satelital de Google Earth Pro correspondiente al año 2020.

7.2. SERVICIOS GLOBALES DE TERCERIZACIÓN QUE OFRECE LA ZFP DEL PACÍFICO COMO USUARIO OPERADOR

Este subíndice tiene como fin caracterizar los *servicios globales de tercerización* que ofrece la ZFP del Pacífico como *usuario operador*. Por tanto, este apartado busca describir los *procesos de outsourcing* que desarrolla esta zona franca en la región y en el país. En primer término, la investigación se centrará en describir los *servicios de tercerización de carácter BPO* que presta este *enclave de actividad económica*, haciendo énfasis en las ZFP y las ZFPE que administra en la actualidad. En este punto, el trabajo mencionará todos los *dispositivos de la globalización de régimen franco* que coordina la ZFP del Pacífico, los cuales serán analizados a partir de las operaciones económicas de carácter transnacional que desarrollan. Así mismo, este apartado describirá los *servicios de tercerización de tipo ITO* que ofrece la zona franca objeto de estudio, hecho que permitirá conocer la compleja y extensa infraestructura digital que tiene este "*nodo metapolitano*".

7.2.1. Servicios de tipo BPO que ofrece la ZFP del Pacífico como usuario operador

Como se mencionó en subíndices anteriores, la globalización de la economía ha impulsado la aparición de nuevas formas de organización corporativa, las cuales se caracterizan por utilizar, de manera intensiva, las denominadas TIC. De hecho, varios autores coinciden en afirmar que la mayoría de las actividades económicas que hoy en día desarrollan las empresas, requieren del uso permanente y sistemático de complejas plataformas digitales[479], situación que deja en evidencia el alto grado de tecnificación y complejidad funcional que han alcanzado los distintos procesos empresariales en la actualidad. En este contexto, emergen los llamados *servicios de tercerización de carácter BPO* – Business Process Outsourcing –, cuyo origen oficial se puede remontar hasta la década de 1980, cuando las grandes empresas comenzaron a subcontratar y transferir algunas de sus funciones operativas a determinados proveedores de servicios[480].

En términos generales, se puede plantear que los *servicios de tercerización de tipo BPO* hacen referencia a la subcontratación de distintos procesos empresariales que llevan a cabo algunas industrias con determinados proveedores de servicios especializados. Dentro de las funciones o actividades susceptibles de ser tercerizadas, se encuentran, por ejemplo, la coordinación y administración de operaciones económicas de carácter transnacional, la gestión y contratación de personal calificado, la revisión de los estados contables de una empresa, la supervisión de la cadena de suministros de una firma específica, la elaboración de estrategias de "marketing", el establecimiento de distintos call centers, etc. Estos *procesos de outsourcing* se caracterizan por el uso intensivo y generalizado de las TIC, las cuales permiten el desarrollo de las múltiples actividades operativas que hacen parte de este sector económico. En este punto, vale la pena mencionar que las compañías especializadas en la prestación de *servicios de externalización*,

---

[479] CORZO DÍAZ, Erika. Análisis estratégico del sector BPO&O a través de los beneficios del TLC Colombia-Estados Unidos para su internacionalización. Trabajo de grado para optar por el título de Profesional en Negocios Internacionales. Bogotá: Universidad Piloto de Colombia, 2016. p. 3-10

[480] Ibid., p. 4-5

deben tener una compleja y extensa infraestructura digital a su disposición, esto con el objetivo de facilitar la sistematización y automatización de las funciones de outsourcing que realizan.

En este punto, vale la pena destacar que existe una metodología que clasifica los *servicios de BPO* teniendo en cuenta el espacio geográfico en el que se desarrollan dichas actividades. En primer término, se encuentran los *procesos de outsourcing* denominados "*Onshore*", los cuales hacen referencia a la prestación de *servicios de tercerización* dentro del mismo país, ciudad o región. Según Céspedes y Rivera[481], las actividades operativas de "*onshore*" se subdividen en dos categorías: "*In-House*" y "*Shared Service Centers*". En cuanto a la primera, se puede decir que ésta consiste en la prestación de funciones de tercerización dentro de las instalaciones de la compañía contratante, por lo cual se trata de una estrecha relación de trabajo que establece la industria solicitante con el *proveedor de servicios de outsourcing*. Por otra parte, la categoría de "*Shared Service Centers*" hace alusión a un modelo de organización en el cual se crea una unidad independiente de negocio que se encarga de centralizar todas las funciones y procesos administrativos de un grupo empresarial determinado[482].

Aparte del "*onshore*", los *servicios de externalización de tipo BPO* también se pueden clasificar como "*nearshore*". En términos generales, esta figura hace alusión a la prestación de *servicios de outsourcing* por fuera del país de origen del proveedor especializado[483]. En este punto, vale la pena mencionar que, para utilizar la figura del "*nearshore*", existen varias condiciones socio-geográficas que deben cumplir las empresas interesadas en subcontratar este tipo de *servicio de tercerización*. Algunos de los requisitos más importantes son, por ejemplo, que la compañía solicitante esté localizada en un país cercano – por lo general, en el mismo continente – y que, además, este lugar tenga varias similitudes legislativas y culturales con la nación de origen del *proveedor de servicios de outsourcing*[484]. Estas exigencias operativas se establecen con el fin de permitir y facilitar el desarrollo de las diferentes actividades globales de externalización que llevan a cabo determinadas organizaciones empresariales. Un ejemplo de lo anterior, lo puede constituir aquellas empresas que ofrecen sus servicios desde Colombia a varias firmas que se ubican en América Latina y en la costa este de los Estados Unidos – Miami, New York, etc. –.

Aparte de la figura del "*nearshore*", existe otra categoría de BPO denominada "*offshore*", cuya función principal es prestar *servicios de tercerización corporativa* desde y hacia cualquier lugar del planeta Tierra. En esta modalidad de externalización, no existen requisitos preestablecidos de orden social, económico o geográfico, dado que se trata de compañías especializadas que ofrecen sus servicios las 24 horas del día y que disponen, por tanto, de complejas plataformas tecnológicas que posibilitan la sistematización de los *procesos de outsourcing* que desarrollan.

---

[481] CÉSPEDES MOSQUERA, Luz Adriana & RIVERA PRADO, Gina Marcela. Análisis de la industria de BPO y las posibilidades de crecimiento del Back Office en operaciones de comercio exterior en el Valle del Cauca. Trabajo de grado para optar por el título de Administradoras de Negocios. Cali: Universidad de San Buenaventura, 2013. p. 32-33

[482] Ibid., p. 33

[483] Ibid., p. 33-34

[484] Ibid., p. 34

En este orden de ideas, se puede plantear que las *actividades de outsourcing tipo BPO* facilitan la formación de la "*metápolis planetaria*", ya que ayudan a agilizar, entre otras cosas, todas las operaciones económicas de ámbito transnacional que realizan las distintas compañías; hecho que permite la interconexión funcional de varios mercados alrededor del planeta Tierra.

En Colombia, la industria de tercerización de procesos genera, según Invest Pacific[485], más de 693.346 empleos directos y representa cerca del 2,8% del PIB aproximadamente. Estos datos posicionan al país como el cuarto mayor mercado de BPO en América Latina, siendo superado solo por Brasil, México y Costa Rica[486]. En este punto, vale la pena recordar que el documento CONPES 3678 de 2010 clasificó los *procesos de externalización corporativa* como actividades económicas que tienen un alto potencial de crecimiento, debido a la gran demanda global que enseñan dichas labores productivas en la actualidad[487]. De hecho, el CONPES 3678 estableció el Programa de Transformación Productiva (PTP) de Colombia, el cual pretende desarrollar el primer pilar estratégico de la PNCP (ver subíndice 5.1.2.), cuyo eje central es crear e impulsar *clústeres empresariales de talla internacional*. En este sentido, el PTP identificó ocho sectores económicos que se caracterizan por su uso intensivo y generalizado de las TIC, particularidad que les otorga a estas actividades un carácter innovador y moderno. Dentro de estos sectores, se encuentran los denominados *servicios de externalización corporativa*, los cuales facturaron cerca de $2,8 billones de pesos en el año 2020[488].

Para atraer más inversionistas de la industria del BPO al país, los distintos gobiernos de turno han venido impulsando, desde la década de 1990, una serie de políticas públicas encaminadas a mejorar varios aspectos del aparato productivo colombiano, tales como la infraestructura vial y portuaria del país, la conectividad digital del territorio nacional, el nivel de especialización de la mano de obra local, etc. En este sentido, se pueden destacar las iniciativas gubernamentales que han promovido las autoridades para optimizar la infraestructura de telecomunicaciones de Colombia. En el año 2015, por ejemplo, el gobierno del expresidente Juan Manuel Santos puso en operación el noveno cable submarino de banda ancha del país, lo cual incrementó, de forma exponencial, el tráfico de datos de internet en todo el territorio nacional. Según el Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones (MinTIC)[489], Colombia cuenta con 66.000 km de fibra óptica tanto submarina como terrestre, particularidad que ha permitido la conectividad global de la nación. De hecho, Colombia es el único país de América del Sur que posee cables submarinos de fibra óptica instalados en el Océano Pacífico y en el Mar Caribe. Gracias a esta

---

485 AGENCIA INVEST PACIFIC. Sector BPO en Colombia. [En línea] [Consultado el 30 de Diciembre de 2022] [Disponible en BPO en Cali y Valle del Cauca - Invest Pacific], 2021.

486 GRUPO ZONA FRANCA DE BOGOTÁ. Operaciones de BPO en Colombia. [En línea] [Consultado el 30 de Diciembre de 2022] [Disponible en Siete razones para instalar sus operaciones de BPO en Colombia - Grupo ZFB], 2020.

487 COLOMBIA. CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. Documento 3678 (2010). Op. Cit., p. 4-7

488 AGENCIA INVEST PACIFIC (2021). Op. Cit.

489 COLOMBIA. MINISTERIO DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES. Red de cables submarinos de fibra óptica de Colombia. [En línea] [Consultado el 24 de Diciembre de 2022] [Disponible en Colombia ya tiene nueve cables submarinos de fibra óptica (mintic.gov.co)], 2015.

compleja infraestructura de telecomunicaciones, los *procesos de outsourcing tipo BPO* vienen consolidándose a lo largo y ancho del territorio colombiano, situación que se puede comprobar con los datos económicos mencionados con anterioridad.

En el caso del Valle, la industria de tercerización de procesos ha venido presentando un fuerte crecimiento económico durante los últimos años, al punto de convertirse en uno de los sectores productivos más importantes de la economía regional[490]. Gracias al dinamismo de este sector, las autoridades locales tomaron la decisión de crear, en el año 2020, el clúster empresarial de economía digital, el cual reúne a más de 800 compañías dedicadas a la prestación de *servicios de externalización tipo BPO*[491]. Además de lo anterior, se debe anotar que la Gobernación del Valle, la agencia Invest Pacific y la academia están promoviendo la creación de un comité BPO de carácter regional, con la perspectiva de diseñar y ejecutar varias acciones público-privadas tendientes a impulsar este sector estratégico de la economía local. En este punto, vale la pena recordar que la Agenda Interna de Palmira (AIP) ya había elaborado, en el 2009, un completo análisis del panorama de la industria del outsourcing en tal municipio, identificando que en esta entidad territorial los *procesos de externalización* más solicitados eran los relacionados con la operación administrativa y la subcontratación de personal (ver subíndice 6.2.1.).

Desde la publicación de la Ley 1004 de 2005 y de sus decretos reglamentarios 383 y 4051 de 2007, la ZFP del Pacífico ha venido ampliando y fortaleciendo sus *servicios de externalización corporativa* a escala regional y nacional. En la actualidad, este *nodo de actividad metapolitana* administra 12 zonas francas a lo largo y ancho del país, a través de la modalidad operativa del *Outsourcing In-House*. Teniendo en cuenta lo anterior, se puede decir que el principal objetivo de este apartado, es describir los *procesos de tercerización de carácter BPO* que desarrolla la ZFP del Pacífico tanto en la región como en el resto de Colombia, lo cual permitirá conocer los distintos *dispositivos de la globalización de régimen franco* que opera y coordina dicho *enclave metapolitano*. En suma, este subíndice también brindará información sobre las múltiples redes funcionales que la ZFP del Pacífico crea e impulsa como producto de sus operaciones de BPO, particularidad que le otorga un estatus especial a esta zona franca. Por último, se debe resaltar que las *actividades de BPO* que realiza la ZFP del Pacífico están orientadas fundamentalmente hacia los mercados globales, hecho que confirma su participación en la "*metápolis planetaria*".

7.2.1.1. Servicios de BPO que presta la ZFP del Pacífico en la región

Cumpliendo con los diferentes preceptos de la Ley 1004 de 2005, la ZFP del Pacífico ha venido promoviendo e impulsando el régimen franco colombiano a través de la prestación de *servicios de tercerización de carácter BPO*. Como producto de estas actividades económicas, este *nodo metapolitano* administra en la actualidad 6 ZFPE en la región, a saber: Carvajal Pulpa y Papel (Guachené), Terminal de Contenedores de Buenaventura (TCBUEN), Centro de Eventos Valle del Pacífico (Yumbo), Telemark Spain (Cali), Agroindustrias del Cauca (Guachené) y Sociedad

[490] AGENCIA INVEST PACIFIC (2021). Op. Cit.
[491] Ibid.

Portuaria de Buenaventura (SPB)[492]. En términos generales, se puede plantear que la ZFP del Pacífico se encarga de coordinar todas las actividades administrativas y comerciales de dichos "*nodos corporativos*", utilizando para ello los conocimientos técnicos que proporciona la figura del *Onshore-In House*.

De hecho, las 6 ZFPE que opera la ZFP del Pacífico en la región, tienen una fuerte orientación productiva hacia los mercados mundiales, debido a las múltiples redes funcionales de carácter transnacional que éstas originan en la actualidad, y que han permitido la inserción e integración operativa de la economía colombiana a los flujos transfronterizos que impulsa la globalización contemporánea (ver Cuadro 20). Gracias a estos *procesos de outsourcing*, la ZFP del Pacífico ha adquirido un papel protagónico y estratégico en el mercado regional y nacional, ya que tiene la responsabilidad de administrar la operación de varios *nodos corporativos* que desempeñan un rol determinante en las actividades de comercio exterior del país, tales como el TCBUEN y la SPB. En este sentido, se puede plantear que los *servicios de tercerización de carácter BPO* que presta la ZFP del Pacífico en la región, originan y promueven complejas redes funcionales que interconectan e interrelacionan a una serie de *enclaves productivos* instalados tanto en el departamento del Valle como en el norte del Cauca, consolidando de esta forma los procesos de interdependencia metropolitana que se producen en el entorno local (ver Mapa 17).

En consecuencia, se puede afirmar que la ZFP del Pacífico es un *dispositivo de la globalización* que supera en complejidad funcional a otros de su tipo, debido a dos características asociadas con su naturaleza operativa: por un lado, este *nodo metapolitano* alberga en sus instalaciones de Palmira a distintas compañías que realizan operaciones económicas alrededor del planeta, y que, por tanto, pueden ser consideradas como *dispositivos de la globalización* – este asunto será profundizado en el capítulo VIII de esta investigación –; y, por el otro, la ZFP del Pacífico administra varias ZFPE establecidas en el entorno regional, las cuales desarrollan importantes actividades económicas relacionadas con el comercio exterior; particularidad que les otorga a estos "*enclaves productivos*" el calificativo funcional de *dispositivos de la globalización*. De ahí, el estatus especial que posee la ZFP del Pacífico en la actualidad, ya que las actividades que desarrolla como *usuario operador* permiten el correcto funcionamiento de varias empresas que se encuentran articuladas a redes de interdependencia transnacional.

[492] ZONA FRANCA DEL PACÍFICO. Actividades de outsourcing que realiza la Zona Franca del Pacífico. [En línea] [Consultado el 20 de Diciembre de 2022] [Disponible en Conócenos | Zona Franca del Pacífico (zonafrancadelpacifico.com)], 2021.

Cuadro 20. Descripción general de las zonas francas que administra la ZFP del Pacífico en la región.

Nombre de la zona franca	Localización	Tipo de zona franca	Resolución aprobatoria del MinCIT	Descripción general
Agroindustrias del Cauca S.A.	Guachené, departamento del Cauca	ZFPE de carácter agroindustrial	Resolución no. 15748 del 20 de diciembre de 2007.	Esta ZFPE comenzó operaciones en el año 2007, tras la expedición de la resolución no. 15748 por parte del MinCIT. En términos generales, Agroindustrias del Cauca se dedica a la producción y comercialización de azúcar refinado. Desde el año 2008, la ZFP del Pacífico se encarga de coordinar y supervisar todas las operaciones económicas de carácter transnacional que desarrolla esta ZFPE, en especial las relacionadas con la exportación de azúcar refinado y de sus productos derivados. De hecho, Agroindustrias del Cauca fue la primera zona franca que administró la ZFP del Pacífico como *usuario operador*.
Terminal de Contenedores de Buenaventura (TCBUEN)	Buenaventura, departamento del Valle del Cauca	ZFPE de servicios portuarios	Resolución no. 10409 del 28 de octubre de 2008.	El TCBUEN es una terminal marítima de carácter privado, cuyos accionistas principales son el Grupo Marítimo de Barcelona (59,9%) y el Grupo Empresarial del Pacífico (31,4%). La construcción del TCBUEN inició en agosto del año 2008, fecha en la cual el MinCIT aprobó su estatus de zona franca. Esta terminal marítima tuvo una inversión total de US$238 millones; capital que fue financiado, en su mayoría, por la banca internacional. Desde el año 2011, la ZFP del Pacífico coordina y supervisa las actividades económicas que desarrolla el TCBUEN, a través de la figura funcional del *Outsourcing-In House*. En términos generales, la ZFP del Pacífico se encarga de coordinar la mayoría de los servicios portuarios que ofrece el TCBUEN, haciendo énfasis en aquellos procesos operativos relacionados con el agenciamiento aduanero para importadores y exportadores, el pesaje de las mercancías que entran y salen de la terminal, la estiba y desestiba de productos, entre otros asuntos. Así mismo, la ZFP del Pacífico tiene la responsabilidad de revisar y ajustar los acuerdos comerciales que el TCBUEN ha firmado con algunas líneas navieras, esto con el objetivo de mejorar, entre otras cosas, el tráfico marítimo que presenta esta terminal.

Continuación del Cuadro 20.

Nombre de la zona franca	Localización	Tipo de zona franca	Resolución aprobatoria del MinCIT	Descripción general
Carvajal Pulpa y Papel S.A.S.	Guachené, departamento del Cauca	ZFPE de carácter industrial	Resolución no. 4890 del 12 de mayo de 2009.	Esta ZFPE se dedica a la fabricación y comercialización de papeles de impresión y de cartulinas obtenidas a partir del bagazo de la caña de azúcar. Desde el año 2009, Carvajal Pulpa y Papel se encuentra categorizada como ZFPE de carácter industrial, siendo su *usuario operador* la ZFP del Pacífico. En términos generales, esta ZFPE exporta sus productos a distintos mercados del mundo, destacándose Estados Unidos, Canadá, México, Corea del Sur, Países Bajos, Ecuador, Bolivia, Chile, entre otros. Para el desarrollo de estas operaciones transnacionales, Carvajal Pulpa y Papel ha contado con el acompañamiento de la ZFP del Pacífico, la cual se encarga de realizar y coordinar todos los trámites administrativos que requieren estas actividades de exportación.
Telemark Spain (Extensión a la ciudad de Cali)	Cali, departamento del Valle del Cauca	ZFPE de servicios call center	Resolución no. 6387 del 17 de junio de 2009.	Esta ZFPE se dedica a la prestación de *servicios de outsourcing* relacionados con la atención al cliente. Además de lo anterior, Telemark ofrece otros *servicios de tercerización de carácter ITO* y *KPO*, tales como: gestión de ventas, producción y distribución de contenidos digitales, elaboración y manipulación de grandes volúmenes de datos (Big Data), servicios de marketing digital, consultoría técnica en procesos de comercio electrónico, etc. Esta empresa española llegó a Colombia en el 2008, estableciéndose en la ciudad de Pereira. Un año más tarde, obtiene por parte del MinCIT el permiso para operar bajo el régimen franco colombiano. En el 2010, la misma entidad gubernamental autoriza la extensión de Telemark a la ciudad de Cali, en donde desarrolla distintas actividades económicas asociadas con los procesos de externalización tipo call center. La ZFP del Pacífico es la encargada de operar esta ZFPE, a través de la figura funcional del *Outsourcing-In House*.

Continuación del Cuadro 20.

Nombre de la zona franca	Localización	Tipo de zona franca	Resolución aprobatoria del MinCIT	Descripción general
Sociedad Portuaria de Buenaventura (SPB)	Buenaventura, departamento del Valle del Cauca	ZFPE de servicios portuarios	Resolución no. 8751 del 19 de noviembre de 2012.	La SPB es la terminal marítima más grande del país. En el año 1994, comenzó operaciones la SPB, tras la liquidación y privatización de Colpuertos. Desde el año 2012, la ZFP del Pacífico se encarga de coordinar y supervisar las diferentes operaciones portuarias que desarrolla esta ZFPE. Ahora bien, se debe mencionar que la ZFP del Pacífico, como *usuario operador* de la SPB, ha venido enfocado su trabajo en dos temas de relevancia nacional, a saber: **a)** la profundidad del canal de acceso a la SPB y **b)** la conectividad vial de esta terminal marítima. Para ello, la ZFP del Pacífico y los inversionistas de la SPB han firmado diferentes proyectos de cofinanciación con el Estado colombiano, esto con el objetivo de ejecutar las obras de infraestructura mencionadas con anterioridad.
Centros de Eventos Valle del Pacífico	Yumbo, departamento del Valle del Cauca	ZFT (Zona Franca Transitoria)	2008 (Sin información sobre la resolución aprobatoria)	El Centro de Eventos Valle del Pacífico (CEVP) es el segundo espacio multiformato más grande y moderno de Colombia. Esta ZFT tiene un área total de 80.000 m^2 y puede albergar hasta 12.000 personas en sus instalaciones. Desde el año 2008, el CEVP es miembro oficial de la Asociación Internacional de Congresos y Convenciones (ICCA, por sus siglas en inglés); organización que reúne a más de 1.000 empresas de este sector localizadas en 91 países. En el 2008, la ZFP del Pacífico ganó el concurso público para administrar esta ZFT, siendo una de las primeras operaciones de tercerización tipo BPO que realizó la zona franca objeto de estudio.

Fuente: Elaboración propia con base en FLÓREZ GIRALDO, Diego. Análisis de la competitividad de los terminales marítimos en concesión privada del puerto de Buenaventura a partir del estatuto portuario de 1991. Tesis de Maestría para optar por el título de Magíster en Administración. Cali: Universidad del Valle, 2019. p. 35-125; e información consultada directamente de las páginas de internet de cada una de las zonas francas relacionadas en el Cuadro 20 (ver *subíndice 10.3.*).

Como se mencionó con anterioridad, los *servicios de externalización corporativa* que ofrece la ZFP del Pacífico en la región, conectan a una serie de *nodos productivos* localizados tanto en el departamento del Valle como en el norte del Cauca, los cuales se encuentran debidamente comunicados con las principales vías de carácter supramunicipal (ver Mapa 17). En este orden de ideas, se puede destacar, por ejemplo, la ZFPE TCBUEN ubicada en Buenaventura. Dicha terminal marítima, hace parte de la compañía transnacional GRUP MARITIM BARCELONA, la cual administra varios puertos de mercancías en España, Turquía, México, Brasil y Guatemala. De acuerdo con Flórez Giraldo[493], el TCBUEN tiene un contrato de concesión portuaria por un término de 38 años, por lo cual éste puede funcionar hasta el 2046 aproximadamente. La ZFP del Pacífico, como *usuario operador* de esta ZFPE, se encarga de coordinar y supervisar los servicios portuarios que ofrece el TCBUEN a sus clientes, entre los que se destacan: el pesaje y vaciado de contenedores, la estiba y desestiba de productos, el diligenciamiento de permisos aduaneros, la transferencia de mercancías de un buque a otro, etc.

De igual forma, los equipos tecnológicos que se utilizan al interior del TCBUEN, están exentos de cualquier impuesto nacional, por lo cual se puede concluir que toda la cadena logística que ofrece este *enclave metapolitano*, goza de los múltiples beneficios tributarios y aduaneros que contempla el régimen franco colombiano[494]. Ahora bien, una de las funciones más importantes que desempeña la ZFP del Pacífico como *usuario operador* del TCBUEN, es aquella asociada con la gestión y revisión de los distintos acuerdos comerciales que esta terminal marítima firma con algunas líneas navieras de carácter mundial. Según Guayazan Ostios, *et al*[495], las alianzas estratégicas que realizan los puertos marítimos con las navieras internacionales, permiten que las empresas importadoras y exportadoras puedan “recibir” y “cargar” sus productos sin ningún tipo de problemas, facilitando de esta forma los procesos de articulación transnacional que hoy en día caracterizan a la economía global. En el TCBUEN, arriban principalmente dos navieras, a saber: **a)** *Hamburg Süd* – compañía alemana de transporte marítimo fundada en 1871 – y **b)** *Maersk Line* – empresa danesa de transporte de contenedores que ofrece servicios portuarios a más de 374 puertos localizados en 110 países –[496].

De hecho, la compañía naviera Maersk Line hace parte del GRUP MARITIM BARCELONA, el cual posee el 59,9% de las acciones del TCBUEN[497] (ver Cuadro 20). De igual manera, la ZFP del Pacífico administra la ZFPE SPB localizada en el municipio de Buenaventura. Esta terminal marítima es considerada como la más grande de Colombia, dado que moviliza cerca del 44,0% de la carga del país[498]. La SPB comenzó operaciones comerciales en marzo de 1994, una vez

---

[493] FLÓREZ GIRALDO, Diego (2019). Op. Cit., p. 117-118
[494] Ibid., p. 118-119
[495] GUAYAZAN OSTIOS, Angy Daniela, *et al*. Evolución del puerto de Buenaventura en los últimos 10 años y su impacto en la productividad. Trabajo de grado para optar por el título de Profesional en Finanzas y Negocios Internacionales. Bogotá: Fundación Universitaria Panamericana, 2019. p. 8-12
[496] VALLEJO PEÑA, Francisco Alberto. Cultura de empresa y multinacionales: el caso de *Maersk* Spain. *BARATARIA*: *Revista Castellano-Manchega de Ciencias Sociales*. 2009, nro. 10, pp. 115-116
[497] FLÓREZ GIRALDO, Diego (2019). Op. Cit., p. 118
[498] Ibid., p. 159

que concluyó el proceso de liquidación y privatización de Colpuertos. Esta compañía portuaria tiene una estructura accionarial de carácter mixto, con una participación del sector privado del orden del 83,0%[499]. En este punto, vale la pena destacar que varios accionistas de la SPB son empresas que están ubicadas en el municipio de Palmira y que, además, fueron categorizadas como "*dispositivos de la globalización*" por este trabajo de grado. Estas compañías son, en su orden, Harinera del Valle y CIAMSA, las cuales poseen el 10,2% y el 7,2% de las acciones de la SPB respectivamente[500].

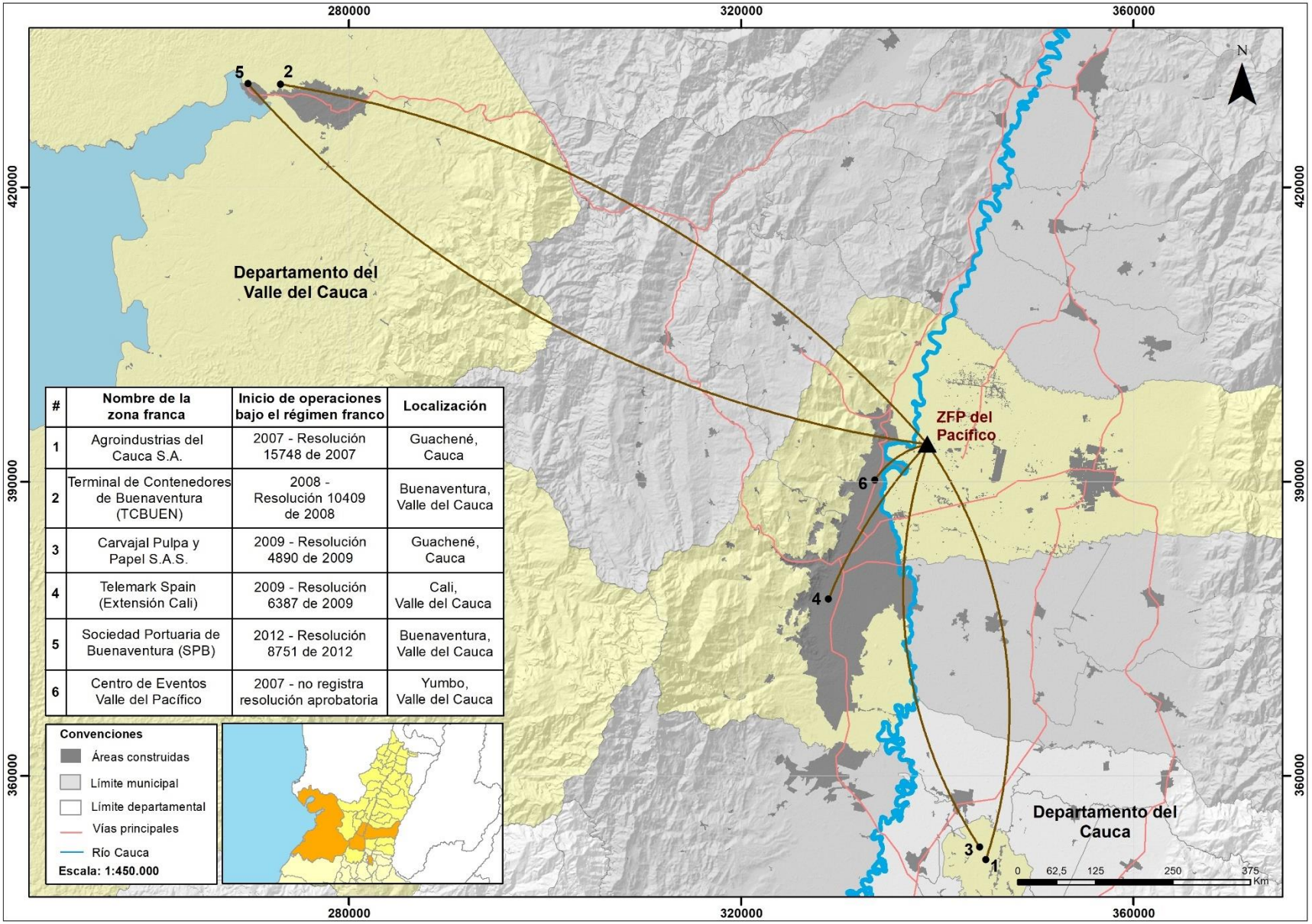
En el año 2012, el MinCIT le otorgó el calificativo jurídico de ZFPE a la SPB, siendo su *usuario operador* la ZFP del Pacífico. En términos generales, la ZFP del Pacífico se encarga de realizar y coordinar la mayoría de los procesos administrativos que se adelantan al interior de la SPB, tales como: la asignación de horarios para la llegada y salida de las diferentes líneas navieras, la contratación de personal especializado para el mantenimiento de la infraestructura portuaria, la revisión e inspección de las actividades que desarrollan los operadores portuarios presentes en la SPB, entre otros. Se debe anotar que, a diferencia del TCBUEN, el contrato de concesión otorgado por el gobierno central a la SPB, obliga a esta terminal marítima a permitir que ciertas compañías del sector portuario funcionen dentro de sus instalaciones[501], las cuales desarrollan distintas actividades relacionadas con la estiba y desestiba de mercancías, el pasaje y vaciado de los artículos que llegan y salen de la terminal, etc. En el año 2016, la SPB empezó a ofrecer, junto con varias empresas locales, algunos de los servicios logísticos descritos anteriormente; hecho que ha desencadenado una serie de problemas legales entre los operadores portuarios tradicionales y la SPB[502].

Como se mencionó con anterioridad, la ZFP del Pacífico se encarga de realizar y coordinar los diferentes procesos administrativos de la SPB, a través de la figura del *Outsourcing-In House*. En este orden de ideas, una de las tareas más importantes que desempeña la ZFP del Pacífico como *usuario operador* de la SPB, está relacionada con la revisión y promoción de las múltiples alianzas comerciales que ha firmado esta terminal marítima con algunas compañías navieras. A la ZFPE SPB arriban más de 13 líneas navieras de todo el planeta, entre las que se pueden destacar, por ejemplo, *Cosco Shipping* – empresa transnacional china que tiene más de 1.400 buques para el transporte de contenedores –, *Evergreen Marine Corporation* – firma taiwanesa que hace escala en 240 puertos localizados en 100 países –, *APL Lines* – compañía francesa que conecta 120 Estados a través de 247 rutas transoceánicas –, etc. Gracias a estas alianzas estratégicas, la SPB tiene en la actualidad una conexión directa con 360 puertos del mundo[503], consolidando de esta forma una red comercial altamente especializada e interconectada.

---

[499] Ibid., p. 98
[500] Ibid., p. 99
[501] MORENO RINCÓN, Pamela Idali. Acciones para el fortalecimiento de las sociedades dedicadas a la gestión de puertos. Caso: Sociedad Portuaria de Buenaventura, Colombia, 2020-2021. Trabajo de grado para optar por el título de Profesional en Comercio Exterior, Buenaventura: Universidad del Valle, 2022. p. 17-18
[502] Ibid., p. 18
[503] FLÓREZ GIRALDO, Diego (2019). Op. Cit., p. 105-108

Mapa 17. Zonas francas que administra la ZFP del Pacífico en la región.



#	Nombre de la zona franca	Inicio de operaciones bajo el régimen franco	Localización
1	Agroindustrias del Cauca S.A.	2007 - Resolución 15748 de 2007	Guachené, Cauca
2	Terminal de Contenedores de Buenaventura (TCBUEN)	2008 - Resolución 10409 de 2008	Buenaventura, Valle del Cauca
3	Carvajal Pulpa y Papel S.A.S.	2009 - Resolución 4890 de 2009	Guachené, Cauca
4	Telemark Spain (Extensión Cali)	2009 - Resolución 6387 de 2009	Cali, Valle del Cauca
5	Sociedad Portuaria de Buenaventura (SPB)	2012 - Resolución 8751 de 2012	Buenaventura, Valle del Cauca
6	Centro de Eventos Valle del Pacífico	2007 - no registra resolución aprobatoria	Yumbo, Valle del Cauca

Fuente: Elaboración propia con base en ZONA FRANCA DEL PACÍFICO (2021). Op. Cit. & MINCIT (*s/f*). Op. Cit., p. 2-8

Como se mencionó en el Cuadro 20, los directivos de la SPB, la ZFP del Pacífico y el gobierno nacional han venido trabajando en dos temas de relevancia económica, a saber: la profundidad del canal de acceso a esta terminal marítima y la conectividad vial y férrea de la misma[504]. En cuanto al primer asunto nombrado con anterioridad, se puede afirmar que, entre los años 2019 y 2020, las autoridades gubernamentales invirtieron cerca de $60.000 millones de pesos en el dragado del canal de acceso a la SPB, esto con el objetivo de alcanzar una profundidad media de 16 metros aproximadamente[505]. De hecho, una de las principales problemáticas que enseña hoy en día la SPB, es la poca profundidad que tiene dicha terminal marítima, ocasionando que buques de mayor calado no puedan arribar a esta. Según Guayazan Ostios, *et al*[506], lo anterior ha generado que la SPB pierda competitividad e importantes oportunidades de negocio frente a otras terminales de América Latina localizadas en la Cuenca del Pacífico, tales como Callao (Lima, Perú), Posorja (Guayaquil, Ecuador), Manzanillo (Colima, México) y Valparaíso (Chile).

Por otro lado, las directivas de la SPB y el gobierno nacional han venido trabajando en un plan de infraestructura que busca mejorar la conectividad vial de esta terminal marítima. Uno de los proyectos regionales más importantes al respecto, es la doble calzada Buga-Buenaventura, la cual tendrá una longitud de 116,1 km aproximadamente y costará $4 billones de pesos[507]. Con la construcción de esta obra, el gobierno espera reducir los costos logísticos asociados con el transporte y la distribución de los distintos productos que entran y salen de Buenaventura. Otro de los grandes macroproyectos que está impulsando el gobierno central, es el relacionado con la rehabilitación y el mejoramiento de la red férrea departamental, esto con el objetivo de crear un sistema de transporte multimodal que permita agilizar las múltiples actividades económicas que se realizan en la región del pacífico colombiano, lo cual ayudaría a incrementar los índices de competitividad del aparato productivo tanto local como nacional[508]. Se debe mencionar que estos proyectos de infraestructura no solo pretenden mejorar la conectividad vial y férrea de la ZFPE SPB, sino también de las otras terminales marítimas localizadas en Buenaventura, tales como el TCBUEN, la Sociedad Puerto Industrial de Aguadulce*, Grupo Portuario y COMPAS.

En este punto, vale la pena aclarar algunos temas relacionados con la forma en la cual la ZFP del Pacífico presta sus *servicios de tercerización corporativa*. En primer lugar, la junta directiva de este *dispositivo metapolitano* escoge y contrata a una serie de profesionales especializados

---

[504] GUAYAZAN OSTIOS, Angy Daniela, *et al*, (2019). Op. Cit., p. 10-11

[505] AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA DE COLOMBIA. Proyecto de doble calzada Buga-Buenaventura. [En línea] [Consultado el 20 de Enero de 2023] [Disponible en Gobierno Duque abre licitación del corredor Buenaventura-Buga, un proyecto de doble calzada que estima la generación de más de 66 mil empleos en la región | Portal ANI], 2022.

[506] GUAYAZAN OSTIOS, Angy Daniela, *et al*, (2019). Op. Cit., p. 10

[507] AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA DE COLOMBIA (2022). Op. Cit.

[508] GOBERNACIÓN DEL VALLE DEL CAUCA & UNIVERSIDAD DE SAN BUENAVENTURA DE CALI. Estructura actual del territorio vallecaucano. En: Diagnóstico operativo del Plan de Ordenamiento Territorial Departamental del Valle del Cauca. Cali: Gobernación & Universidad San Buenaventura, 2013. p. 227-230

(*) Desde el año 2012, la Sociedad Puerto Industrial de Aguadulce S.A. se encuentra categorizada como *ZFPE de servicios portuarios*, siendo su *usuario operador* la ZFP de Palmaseca.

en asuntos de *outsourcing* y *gestión administrativa de compañías*, quienes se desplazan hasta las distintas ZFPE que solicitan los *servicios de externalización* que ofrece la ZFP del Pacífico. Dado que este *nodo metapolitano* se concentra en desarrollar *procesos de outsourcing de tipo In House*, el equipo de profesionales seleccionado por las directivas de este, debe realizar sus actividades dentro de las instalaciones de las ZFPE contratantes[509].

Por otro lado, la ZFP del Pacífico también opera dos ZFPE localizadas en el polo industrial del norte del Cauca, las cuales surgieron como resultado de la terminación de la Ley 218 de 1995. Estos *nodos productivos* son, en su orden, Agroindustrias del Cauca y Carvajal Pulpa y Papel, ambos instalados en el municipio de Guachené (ver Mapa 17). En cuanto al primer *dispositivo de régimen franco* mencionado con anterioridad, se puede decir que se dedica a la fabricación y venta de azúcar refinado. Se debe resaltar que esta ZFPE tiene una orientación empresarial hacia los mercados globales, ya que la mayor parte de su producción está destinada a atender la demanda de azúcar de varios países, destacándose en este tema Estados Unidos, México, Brasil, Chile, Ecuador y España[510]. En el año 2007, el MinCIT y la DIAN aprobaron la solicitud de declaratoria de ZFPE que presentó Agroindustrias del Cauca S.A., otorgándole el papel de *usuario operador* a la ZFP del Pacífico[511]. Un dato para resaltar al respecto, es que esta ZFPE realizó su primera actividad de exportación en el año 2008, la cual fue supervisada por la zona franca objeto de estudio.

De igual forma, la ZFP del Pacífico administra la ZFPE Carvajal Pulpa y Papel, cuya actividad económica se enmarca en la producción y venta de papeles y cartulinas obtenidas a partir del bagazo de la caña de azúcar. A finales del año 2008, esta compañía presentó una solicitud de declaratoria de ZFPE ante el MinCIT y la DIAN, esto con el objetivo de seguir funcionando bajo un régimen tributario similar al ofrecido por la Ley Páez[512]. Desde el 2009, la ZFP del Pacífico se encarga de coordinar y supervisar las operaciones administrativas que se realizan al interior de esta ZFPE, enfocando su papel de *usuario operador* en aquellas actividades asociadas con el comercio exterior. En otros temas, resulta curioso el hecho de que la ZFP del Pacífico opere en la actualidad dos compañías que anteriormente representaron una fuerte competencia para sus intereses (ver subíndice 7.1.). En este punto, vale la pena anotar que la ZFP de Palmaseca también administra dos zonas francas en el norte del Cauca: la ZFP Parque Sur – establecida en el municipio de Villa Rica – y la ZFPE Papeles del Cauca – localizada en Puerto Tejada –.

En relación con lo anterior, se debe resaltar que, desde el año 2009, las autoridades nacionales y el sector privado vienen estructurando dos megaproyectos de infraestructura que pretenden conectar a las zonas francas de Palmira – Pacífico y Palmaseca – con los *enclaves productivos*

---

[509] Ibid.
[510] DÍAZ LASSO, Elsa Mary & REYES MORENO, Lina Ibeth. Impacto económico de la Zona Franca del Norte del Cauca en el municipio de Puerto Tejada, Cauca. Trabajo de grado para optar por el título de Contadoras Públicas. Santander de Quilichao: Universidad del Valle, 2012. p. 88-90
[511] REVISTA SEMANA (2008). Op. Cit.
[512] DÍAZ LASSO, Elsa Mary & REYES MORENO, Lina Ibeth. Impacto económico de la Zona Franca del Norte del Cauca en el municipio de Puerto Tejada, Cauca. Trabajo de grado para optar por el título de Contadoras Públicas. Santander de Quilichao: Universidad del Valle, 2012. p. 16-17

instalados en el norte del Cauca. Uno de estos proyectos, es la construcción de una nueva red férrea regional, cuyo trazado comenzaría en el sector de CENCAR (Yumbo) y terminaría en el municipio de Guachené (Cauca)[513]. En términos generales, esta obra de infraestructura busca conectar, a lo largo de su recorrido, a los principales *nodos productivos* del área metropolitana de la ciudad de Cali, tales como: la ZFP del Pacífico, Sucroal, la ZFP de Palmaseca, el ingenio Manuelita, la ZFP del Cauca, la ZFP Parque Sur, la ZFPE Carvajal Pulpa y Papel, entre otros. Así mismo, se debe mencionar que, en el año 2009, el Departamento Nacional de Planeación (DNP), propuso conectar esta nueva línea férrea con varios tramos rehabilitados del Ferrocarril del Pacífico, esto con el fin de agilizar el transporte de carga desde y hacia Buenaventura[514].

A pesar de la importancia de este proyecto de infraestructura, no existe información disponible sobre el estado de avance de este[515]. De hecho, los pocos datos que hay al respecto, se limitan a describir, de una manera muy sucinta, los aspectos generales de esta obra – trazado inicial, beneficios potenciales para la economía, mecanismos de participación del sector privado, etc. –, sin ofrecer información más detallada sobre otros elementos constitutivos del proyecto, tales como costo aproximado de la nueva red férrea, cronograma inicial de la obra, cartografía oficial del proyecto de construcción, estudios preliminares de factibilidad, entre otros. Ahora bien, en cuanto al segundo megaproyecto nombrado anteriormente, se puede decir que se trata de una nueva carretera regional derivada de la vía Cali-Yumbo-Aeropuerto, la cual pretende conectar directamente a las zonas francas de Palmira con CAVASA (Candelaria) y los *nodos productivos* localizados en Puerto Tejada y Santander de Quilichao. Según el POTD del Valle[516], el objetivo principal de esta obra vial es consolidar un corredor logístico e industrial altamente competitivo en la región, que permita impulsar y fortalecer los múltiples vínculos económicos y funcionales que se producen en el entorno local, incluyendo las *actividades de outsourcing* que desarrolla la ZFP del Pacífico como *usuario operador*.

Se debe mencionar que, al igual que la obra de infraestructura férrea descrita con anterioridad, no existe suficiente información sobre este proyecto vial. De hecho, el documento diagnóstico del POTD del Valle, solo se limita a nombrar algunos parámetros generales de esta futura vía, tales como trazado inicial del corredor, beneficios potenciales para la economía departamental, posibles mecanismos de financiación público-privada, etc. En el Cuadro 20, se puede observar que la ZFP del Pacífico también opera la ZFPE Telemark y la ZFT Centro de Eventos Valle del Pacífico, las cuales se dedican, respectivamente, a la prestación de *servicios de tercerización* y a la realización de importantes eventos de carácter local e internacional. Por tanto, se puede plantear que las *actividades de externalización* que desarrolla la ZFP del Pacífico en la región, permiten la formación de múltiples redes funcionales de ámbito pluridireccional, que “conectan” e “interrelacionan” a varios *nodos productivos* localizados en diferentes jurisdicciones político-administrativas (ver Figura 6), consolidando de esta manera los procesos de interdependencia

[513] GOBERNACIÓN DEL VALLE & UNIVERSIDAD SAN BUENAVENTURA DE CALI (2013). Op. Cit., p. 61-64
[514] Ibid., p. 77-78
[515] Ibid., p. 64
[516] Ibid., p. 63-65

económica que caracterizan al entorno regional. Se debe resaltar, además, que las compañías que opera la ZFP del Pacífico, pretenden atender fundamentalmente a los mercados globales; hecho que permite enunciar su participación en la configuración de la "*metápolis planetaria*".

7.2.1.2. Servicios de BPO que presta la ZFP del Pacífico en el resto del país

En la actualidad, la ZFP del Pacífico opera 6 ZFPE y 1 ZFP en el resto del país, a saber: TDCX (Bogotá), E-CONTACT (Caldas), Clínica San Miguel-UCI (Tolima), Zona Franca Metropolitana (Cundinamarca), Telemark (Risaralda), Aceites Cimarrones (Meta) y Gecelca (Córdoba)[517]. En el Cuadro 21, se puede observar una caracterización general de los *nodos productivos* citados anteriormente, los cuales se dedican a múltiples actividades económicas de carácter industrial y terciario. La ZFP del Pacífico, como *usuario operador* de estos *desarrollos empresariales*, se encarga de coordinar y supervisar los procesos económicos y administrativos que se realizan al interior de estas compañías, utilizando para ello las ventajas operativas que ofrece la figura del *outsourcing-in house*. Por tanto, se puede plantear que la ZFP del Pacífico, a través de sus *servicios de* "*Onshore*", permite la configuración de una arquitectura productiva fundamentada en redes funcionales de carácter pluridireccional, que interconectan e interrelacionan, de forma estratégica, a varios *nodos corporativos* instalados en diferentes municipios del país.

De igual manera, los *nodos productivos* que administra la ZFP del Pacífico en el resto del país, pretenden atender fundamentalmente a los mercados globales, por lo cual se les puede otorgar el calificativo de "*dispositivos de la globalización*". Gracias a los *servicios de tercerización* que desarrolla la ZFP del Pacífico en el país, ésta ha adquirido un papel estratégico en la economía colombiana, ya que realiza múltiples actividades productivas de alto valor agregado, las cuales están clasificadas por el CONPES 3678 de 2010 como "sectores económicos que poseen una creciente demanda global" (ver subíndice 5.1.2.). En este sentido, se puede afirmar que la ZFP del Pacífico se ha convertido en un dispositivo que promueve la formación de redes funcionales altamente especializadas a escala regional y nacional, las cuales buscan conectarse, a su vez, a los circuitos económicos de ámbito transnacional.

En el Mapa 18, se puede observar que los *enclaves productivos* que opera la ZFP del Pacífico en el país, se encuentran debidamente conectados con la red vial primaria de la nación; hecho que les permite a estos *nodos corporativos* acceder a los centros de consumo más importantes de Colombia. Ahora bien, la ZFP del Pacífico administra 3 ZFPE que se dedican a la prestación de *servicios de outsourcing de tipo call center*, a saber: Telemark Spain (Pereira), E-CONTACT (Manizales) y TDCX (Bogotá). Estas empresas se caracterizan por su uso intensivo de las TIC, ya que tienen a su disposición una compleja infraestructura digital de telecomunicaciones que permite y facilita el desarrollo de sus operaciones económicas. En términos generales, estas compañías transnacionales utilizan una serie de programas informáticos de última generación, los cuales poseen una importante capacidad operativa que garantiza la automatización de los diferentes servicios de contact center que ofrecen dichas ZFPE.

[517] ZONA FRANCA DEL PACÍFICO (2021). Op. Cit.

Cuadro 21. Descripción general de las zonas francas que administra la ZFP del Pacífico en el resto del país.

Nombre de la zona franca	Localización	Tipo de zona franca	Resolución aprobatoria del MinCIT	Descripción general
E-CONTACT COLOMBIA S.A.S.	Manizales, departamento de Caldas	ZFPE de servicios call center	Resolución no. 14072 del 24 de diciembre de 2009.	E-CONTACT es una empresa transnacional que hace presencia en Chile, Ecuador, Perú y Colombia. Esta ZFPE se dedica a la prestación de servicios especializados en call centers. Desde el año 2009, esta compañía funciona bajo el régimen franco colombiano, siendo la ZFP del Pacífico su *usuario operador*. Esta ZFPE presta servicios de BPO a empresas localizadas en Estados Unidos, Europa y Asia-Pacífico, por lo cual funciona las 24 horas del día.
Telemark Spain	Pereira, departamento de Risaralda	ZFPE de servicios call center	Resolución no. 6387 del 17 de junio de 2009.	Como se mencionó en el Cuadro 20, esta ZFPE se dedica a la prestación de *servicios de tercerización* relacionados con la atención al cliente. Esta empresa transnacional llegó al país en el año 2008, estableciéndose en la ciudad de Pereira. En Colombia, Telemark factura alrededor de US$10,6 millones en ventas, gracias a las dos sedes que tiene esta compañía en el territorio nacional –Cali y Pereira –. Se debe mencionar que esta ZFPE presta servicios de call center a distintas empresas localizadas en América Latina, entre las que se destacan, por ejemplo, Claro Móvil, Telefónica Movistar, DIRECTV, entre otras. Desde el año 2009, la ZFP del Pacífico administra las operaciones económicas que desarrolla esta ZFPE, utilizando para ello el conocimiento técnico y la infraestructura digital que posee este *nodo metapolitano*.

Continuación del Cuadro 21.

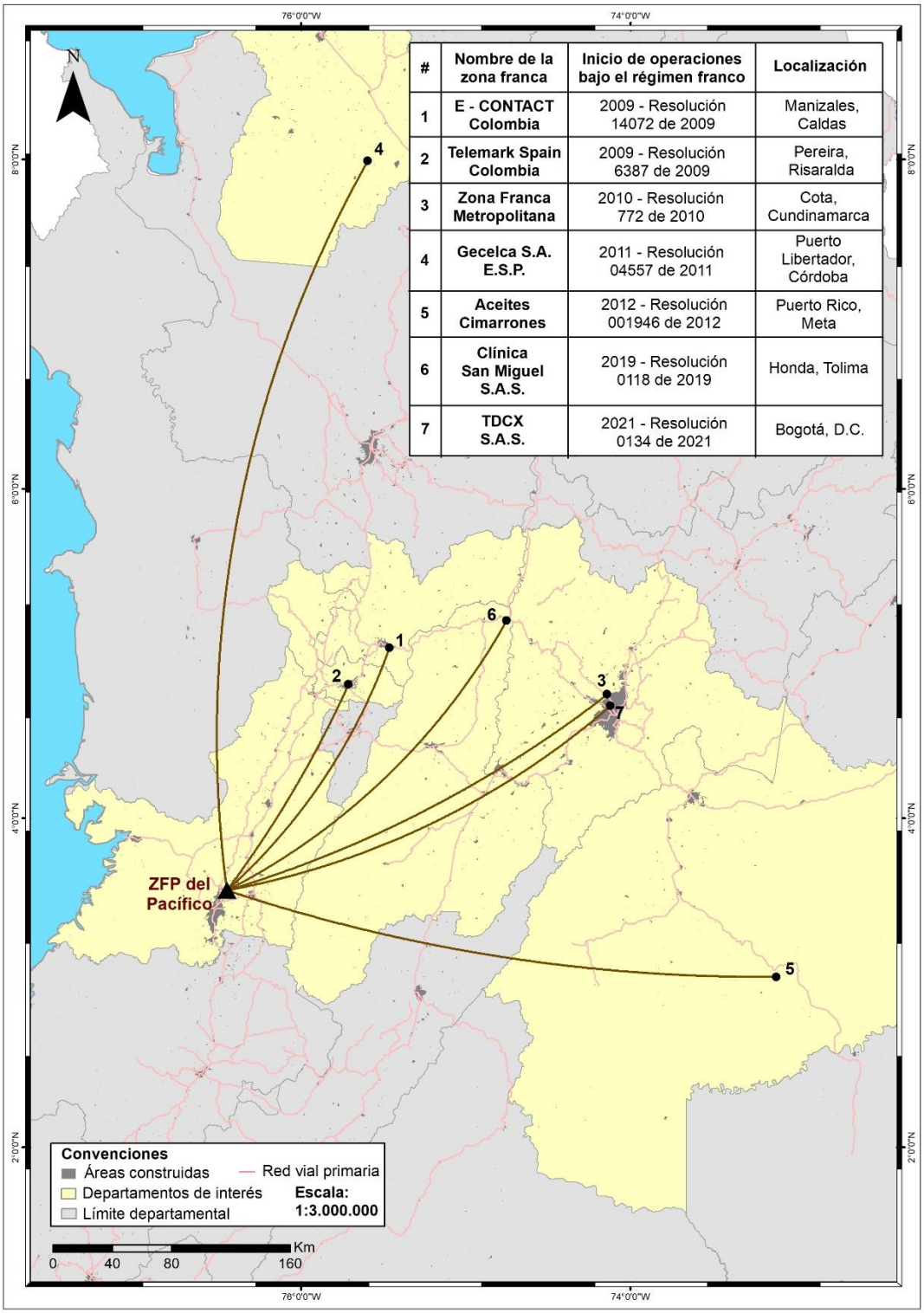
Nombre de la zona franca	Localización	Tipo de zona franca	Resolución aprobatoria del MinCIT	Descripción general
Zona Franca Metropolitana	Cota, departamento de Cundinamarca	ZFP	Resolución no. 772 del 1 de febrero de 2010.	La Zona Franca Metropolitana es un parque industrial multiusuario localizado en el municipio de Cota, Cundinamarca. Este *enclave de actividad transnacional* se encuentra localizado a una distancia de 3,5 km de Bogotá y a 4 km del Aeropuerto Internacional El Dorado. Además de lo anterior, la ZFP Metropolitana tiene conexión directa con las principales vías de orden nacional – dígase, por ejemplo, la Ruta del Sol, la Autopista Medellín o Calle 80, la Ruta Nacional 40, etc. –; aspecto que permite a los usuarios de esta zona franca acceder a los centros de consumo más importantes del país. Desde el año 2010, la ZFP del Pacífico administra y coordina las distintas actividades económicas de esta ZFP, en especial las relacionadas con las operaciones de carácter transnacional que realizan los 20 usuarios registrados en tal "*nodo productivo*". Según datos del DANE, la ZFP Metropolitana registró, en el año 2019, exportaciones por un valor de US$2,5 millones, convirtiéndose en una de las zonas francas de Cundinamarca que más operaciones de este tipo realizó durante dicho periodo.
Gecelca S.A. E.S.P.	Puerto Libertador, departamento de Córdoba	ZFPE de carácter industrial	Resolución no. 04557 del 19 de abril de 2011.	Gecelca es una empresa dedicada a la generación y comercialización de energía eléctrica. Además de lo anterior, Gecelca también distribuye y comercializa gas natural a nivel nacional, para lo cual ha firmado varios acuerdos empresariales con algunas zonas francas "*offshore*" o "*costa afuera*" que funcionan en Colombia. Estas operaciones económicas se encuentran supervisadas por la ZFP del Pacífico; entidad que ejerce, desde el año 2011, el papel de *usuario operador* de esta ZFPE.

Continuación del Cuadro 21.

Nombre de la zona franca	Localización	Tipo de zona franca	Resolución aprobatoria del MinCIT	Descripción general
Aceites Cimarrones S.A.S.	Puerto Rico, departamento del Meta	ZFPE de carácter agroindustrial	Resolución no. 001946 del 14 de marzo de 2012.	Esta empresa se dedica a la producción y comercialización de aceite crudo de palma. Inició operaciones en septiembre de 2009, con el objetivo de atender la demanda del mercado local y de la región andina sudamericana. En el año 2012, la DIAN y el MinCIT aprobaron la solicitud de declaratoria de ZFPE que las directivas de Aceites Cimarrones presentaron ante estas instituciones gubernamentales, otorgándole el papel de *usuario operador* a la ZFP del Pacífico.
Clínica San Miguel-UCI	Honda, departamento del Tolima	ZFPE de servicios de salud	Resolución no. 0118 del 25 de junio de 2019.	Clínica San Miguel-UCI es una institución prestadora de servicios de salud de alta complejidad. En el año 2019, el MinCIT le otorgó el calificativo jurídico de ZFPE a esta clínica colombiana, cuya administración está a cargo de la ZFP del Pacífico. Uno de los propósitos que tiene esta ZFPE, es atraer pacientes tanto nacionales como extranjeros para impulsar el turismo de salud en el centro del país, a través de la promoción y el fortalecimiento de una diversidad de intervenciones médicas y estéticas a bajo precio.
TDCX S.A.S.	Bogotá, D.C.	ZFPE de servicios BPO	Resolución no. 0134 del 1 de febrero de 2021.	TDCX es una empresa transnacional que se dedica a la prestación de *servicios de tercerización corporativa*, tales como: atención al cliente, soporte técnico de bases de datos (Big Data), gestión de redes sociales, etc. Esta ZFPE presta sus *servicios de outsourcing* a distintas compañías localizadas en Estados Unidos, Canadá y América Latina, por lo cual funciona las 24 horas del día.

Fuente: Elaboración propia con base en RODALLEGA CORAL, Ivonne Maritza. Plan de mercadeo para la empresa Telemark Spain en la ciudad de Cali. Trabajo de grado para optar por el título de Profesional en Mercadeo y Negocios Internacionales. Cali: Universidad Autónoma de Occidente, 2016. p. 70-78; DANE (2020). Op. Cit., p. 3; e información consultada directamente de las páginas de internet de cada zona franca relacionada en el Cuadro 21 (*ver subíndice 10.3.*).

Mapa 18. Zonas francas que administra la ZFP del Pacífico en el resto del país.



#	Nombre de la zona franca	Inicio de operaciones bajo el régimen franco	Localización
1	E - CONTACT Colombia	2009 - Resolución 14072 de 2009	Manizales, Caldas
2	Telemark Spain Colombia	2009 - Resolución 6387 de 2009	Pereira, Risaralda
3	Zona Franca Metropolitana	2010 - Resolución 772 de 2010	Cota, Cundinamarca
4	Gecelca S.A. E.S.P.	2011 - Resolución 04557 de 2011	Puerto Libertador, Córdoba
5	Aceites Cimarrones	2012 - Resolución 001946 de 2012	Puerto Rico, Meta
6	Clínica San Miguel S.A.S.	2019 - Resolución 0118 de 2019	Honda, Tolima
7	TDCX S.A.S.	2021 - Resolución 0134 de 2021	Bogotá, D.C.

Fuente: Elaboración propia con base en PROCOLOMBIA & MINCIT (*s/f*). Op. Cit.

De igual forma, se debe resaltar que estas ZFPE prestan sus servicios de call center a distintas compañías localizadas en Estados Unidos, América Latina, Europa y Asia-Pacífico, por lo cual funcionan las 24 horas del día durante toda la semana (ver Cuadro 21). Por otra parte, la ZFP del Pacífico se encarga de administrar la ZFP Metropolitana instalada en el municipio de Cota, Cundinamarca. En este *enclave de actividad transnacional*, se encuentran funcionando un total de 20 empresas, las cuales, en su mayoría, están clasificadas como "*Usuarios Industriales de Bienes y Servicios*"[518]. La ZFP Metropolitana se localiza en el corredor industrial de Cota; área que se caracteriza por presentar una alta concentración de compañías dedicadas a diferentes actividades económicas, destacándose en este aspecto Pepsi Colombia, Siemens, Yanbal, LG COL, Bimbo, Kuehne Nagel Logistic, etc. Gracias a esta particularidad geográfica, los usuarios registrados en la ZFP Metropolitana han logrado firmar una diversidad de alianzas corporativas con algunos proveedores de servicios que hacen presencia en este sector, lo cual ha permitido el desarrollo de sus labores productivas[519].

En este punto, vale la pena mencionar algunas funciones que desempeña la ZFP del Pacífico como *usuario operador* de la ZFP Metropolitana. En este sentido, se puede destacar, en primer lugar, la asesoría técnica y jurídica que ofrece la ZFP del Pacífico para el proceso de selección y calificación de nuevos usuarios. Así mismo, este *nodo metapolitano* se encarga de coordinar y acompañar las operaciones de carácter transnacional que realizan las empresas localizadas al interior de la ZFP Metropolitana. De hecho, la ZFP del Pacífico tiene la responsabilidad de revisar toda la documentación obligatoria que deben presentar los usuarios ante la DIAN para desarrollar sus actividades de importación y exportación. Ahora bien, otra de las funciones que realiza la ZFP del Pacífico como *usuario operador* de la ZFP Metropolitana, es la gestión digital de las distintas operaciones económicas que llevan a cabo las empresas instaladas en tal *nodo productivo*. Para ejecutar esta tarea funcional, la zona franca objeto de estudio usa el Software Pacífico*, el cual posibilita la interoperabilidad administrativa y la transmisión de datos entre la ZFP Metropolitana, la ZFP del Pacífico y la DIAN[520].

Como dato adicional, se puede mencionar que en la ZFP Metropolitana se encuentra instalada la primera compañía transnacional que exporta servicios de educación desde una zona franca colombiana. Se trata de la empresa brasileña EDUPOL, la cual comenzó operaciones en 2015. En términos generales, esta firma ofrece servicios educativos a más de 17 países de América Latina y el Caribe, concentrando sus actividades especialmente en los mercados de Panamá, México, Costa Rica, Perú y Chile[521]. EDUPOL funciona en un complejo de 8.000 m^2 localizado al interior de la ZFP Metropolitana, el cual se encuentra equiparado con un sistema satelital de

---

[518] ZONA FRANCA METROPOLITANA. Características generales de la Zona Franca Metropolitana. [En línea] [Consultado el 26 de Enero de 2023] [Disponible en Zona Franca Metropolitana más cerca a Bogotá (zfmetropolitana.com)]

[519] Ibid.

(*) Este tema será profundizado en el apartado 7.2.2. de este trabajo de grado.

[520] ZONA FRANCA DEL PACÍFICO (2021). Op. Cit.

[521] EDUPOL. Información general de la compañía. [En línea] [Consultado el 26 de Enero de 2023] [Disponible en Quiénes Somos – EDUPOL], 2019.

transmisión que permite el desarrollo de las distintas clases virtuales que imparte esta empresa desde Colombia. Además de lo anterior, se debe resaltar que la ZFP Metropolitana ha invertido un total de US$30 millones en un plan de infraestructura digital que busca mejorar, entre otras cosas, el servicio de internet satelital que ofrece dentro de sus instalaciones[522], esto con el fin de atraer y captar más inversionistas extranjeros asociados con aquellos sectores económicos intensivos en el uso de las TIC.

Por otra parte, la ZFP del Pacífico también administra la ZFPE Clínica San Miguel-UCI ubicada en el municipio de Honda, Tolima. Este *nodo especializado en servicios de salud*, busca atraer pacientes locales y extranjeros con el objetivo de consolidar un nuevo tipo de turismo enfocado a la realización de intervenciones médicas y estéticas a bajo costo[523]. Se debe anotar que esta ZFPE tiene un departamento científico altamente cualificado, el cual se encarga de desarrollar múltiples programas de investigación relacionados con las enfermedades crónicas del sistema respiratorio. De hecho, esta clínica es pionera a nivel mundial en la creación de estrategias de ventilación mecánica para la atención de pacientes con dificultad respiratoria; situación que ha convertido a esta ZFPE en un centro global de innovación médica[524]. De igual manera, se debe mencionar que este *nodo de servicios de salud* realiza importantes alianzas con otras clínicas localizadas alrededor del planeta Tierra, lo cual ha permitido la formación de extensas redes de cooperación y de transferencia de conocimientos que sobrepasan las fronteras establecidas por los distintos Estados-nación[525].

7.2.2. Servicios de tipo ITO que ofrece la ZFP del Pacífico como usuario operador

Según los planteamientos de Armando Gil y Carlos Osorio[526], los *servicios de tercerización de tipo ITO* – Information Technology Outsourcing – hacen referencia a la subcontratación de uno o varios procesos de negocio relacionados con el desarrollo y mantenimiento de aplicaciones, el diseño de redes de comunicaciones, manejo y gestión de centros de datos, soporte de cloud computing, reparación de equipos tecnológicos, entre otros. En este sentido, se puede plantear que la zona franca objeto de estudio ofrece este tipo de servicios a través del software Pacífico, el cual fue diseñado por un grupo de expertos en TIC vinculado a la ZFP del Pacífico[527]. Dicho software, permite la gestión integral de todas las operaciones logísticas y de comercio exterior que realizan las diferentes compañías que funcionan bajo el régimen franco colombiano. Entre los principales servicios que ofrece el software Pacífico, se encuentran, por ejemplo, la revisión sistemática de inventarios de mercancías, el registro en tiempo real de la cantidad de vehículos

---

[522] ZONA FRANCA METROPOLITANA (*s/f*). Op. Cit.
[523] CLÍNICA SAN MIGUEL-UCI. Información general de la ZFPE. [En línea] [Consultado el 26 de Enero de 2023] [Disponible en Inicio (ucihonda.com.co)], 2021.
[524] CLÍNICA SAN MIGUEL-UCI. Líneas de investigación científica. [En línea] [Consultado el 26 de Enero de 2023] [Disponible en Gestión del Conocimiento (RCCS) (ucihonda.com.co)], 2020.
[525] Ibid.
[526] GIL OSPINA, Armando Antonio & OSORIO DUQUE, Carlos Alberto. Externalización de la información tecnológica, externalización del proceso de negociación y externalización del proceso del conocimiento. *Revista Académica e Institucional Páginas de la UCP*. 2015, nro. 96, pp. 183-184
[527] ZONA FRANCA DEL PACÍFICO (2021). Op. Cit.

de carga que entran y salen de una determinada zona franca, la elaboración de formularios de importación y exportación de productos, etc.

Se debe resaltar que, a través de los años, la ZFP del Pacífico ha venido introduciendo nuevas funciones operativas en su aplicativo tecnológico, con el objetivo de optimizar los procesos de integración y transmisión de datos asociados con las operaciones económicas que desarrollan los diferentes *usuarios calificados* del régimen franco[528]. En términos generales, se puede decir que las innovaciones tecnológicas introducidas al software Pacífico, buscan agilizar y facilitar la interoperabilidad administrativa entre la DIAN y la ZFP del Pacífico, esto con el fin de reducir, entre otras cosas, el tiempo que emplea la DIAN para autorizar cualquier movimiento aduanero que realice tal *nodo metapolitano*. En este punto, vale la pena destacar que el software Pacífico también es utilizado por las ZFP y las ZFPE que opera y administra la ZFP del Pacífico tanto en la región como en el resto del país, lo cual ha permitido la transmisión y recepción de datos online entre estos *enclaves extraterritoriales de actividad transnacional*.

Para finalizar, se debe anotar que los *servicios de tercerización* que ofrece la ZFP del Pacífico, confirman lo que François Ascher denominó, en 1994, como el "*capitalismo cognitivo*"; término que hace referencia a un nuevo sistema socioeconómico basado en la producción, distribución y venta de conocimientos empresariales y métodos informacionales, los cuales promueven y estimulan la emergencia de una arquitectura productiva que conecta e integra funcionalmente a varios dispositivos o "*nodos corporativos*" ubicados alrededor del planeta Tierra. Este nuevo estadio económico permite la configuración de la "*metápolis planetaria*" (ver Figura 7). En este punto, vale la pena aclarar que la ZFP del Pacífico no ofrece *servicios de tercerización de tipo KPO* – Knowledge Process Outsourcing –.

[528] Ibid.

CAPÍTULO VIII: ARTICULACIÓN GLOBAL DE LAS EMPRESAS LOCALIZADAS EN LA ZONA FRANCA DEL PACÍFICO

Este capítulo busca analizar la articulación transnacional que presentan los usuarios instalados en la ZFP del Pacífico. Para ello, se proponen dos puntos de trabajo, a saber: en primer lugar, este documento se concentrará en identificar las 49 compañías que funcionan al interior de tal "*enclave metapolitano*", las cuales serán caracterizadas a partir de las actividades económicas de carácter mundial que éstas desarrollan. Se debe mencionar que este apartado clasificará a dichos usuarios teniendo en cuenta los clústeres de competitividad a los que pertenecen. Una vez finalizada esta sección, el trabajo de grado se centrará en analizar, con mayor profundidad, la articulación global que presentan las distintas compañías localizadas en la ZFP del Pacífico, haciendo énfasis en las redes metapolitanas de importación y exportación que éstas impulsan alrededor del planeta Tierra.

8.1. IDENTIFICACIÓN DE LAS EMPRESAS LOCALIZADAS EN LA ZFP DEL PACÍFICO

En la ZFP del Pacífico funcionan 49 empresas, las cuales, en su mayoría, están categorizadas como "*Usuarios Industriales de Bienes y Servicios*". Dichas compañías, se dedican a múltiples actividades económicas, entre las que se pueden destacar, por ejemplo, la producción de fibra óptica y cableado estructurado, la fabricación de componentes farmacéuticos, la prestación de servicios logísticos, la distribución y comercialización de energía eléctrica, entre otras. Gracias a esta diversidad productiva, la ZFP del Pacífico se ha convertido, en los últimos años, en una plataforma multinodal de exportación, cuya capacidad operativa permite la formación de varios clústeres empresariales de talla mundial, favoreciendo de esta forma los procesos de inserción global de la economía vallecaucana.

8.1.1. Usuarios calificados pertenecientes al clúster de bioenergía

Antes de iniciar la discusión en torno a este tema, se debe aclarar que los clústeres productivos mencionados a lo largo de este capítulo, son los que han definido las autoridades del Valle del Cauca en sus distintas políticas de competitividad (ver subíndice 6.2.1.). Ahora bien, el clúster de bioenergía reúne a todas aquellas compañías relacionadas con la cadena productiva de la energía y la movilidad sostenible. Entre las actividades económicas que se pueden agrupar en este clúster, se encuentran, por ejemplo, la generación y comercialización de energía eléctrica; la producción y distribución de combustibles derivados del petróleo y la biomasa; la fabricación de fertilizantes y de otros insumos nutricionales para el manejo de cultivos, etc. Se debe anotar que este clúster de competitividad no sólo reúne a compañías del departamento del Valle, sino también del norte del Cauca y sur de Risaralda[529]. Al año 2020, habían más de 550 empresas agrupadas en tal esquema de asociatividad corporativa, las cuales registraron ventas del orden de $10 billones de pesos[530]. En el caso de la ZFP del Pacífico, se puede mencionar que en su

[529] CÁMARA DE COMERCIO DE CALI. Clúster productivo de Bioenergía. [En línea] [Consultado el 30 de Enero de 2023] [Disponible en Iniciativa Cluster de Bioenergía | BI-ON | BI-ON Cámara de Comercio de Cali (ccc.org.co)], 2020
[530] Ibid.

interior funcionan 4 empresas pertenecientes a este clúster empresarial, las cuales tienen una importante actividad transnacional enfocada hacia los mercados de Latinoamérica (ver Cuadro 22).

Cuadro 22. *Usuarios calificados* de la ZFP del Pacífico pertenecientes al *clúster de bioenergía*.

#	Nombre del usuario	Tipo de usuario	Descripción general
1	**Termovalle**	INDUSTRIAL DE BIENES	Empresa dedicada a la generación y comercialización de energía eléctrica. Este *usuario calificado* es una filial corporativa de la transnacional chilena SCL Energía Activa S.A., la cual desarrolla proyectos minero-energéticos en diferentes países de América Latina, tales como Colombia, Perú, Brasil, Ecuador, Costa Rica, entre otros.
2	**Cosmoagro**	COMERCIAL	Empresa colombiana dedicada a la producción, distribución y comercialización de fertilizantes y otros insumos nutricionales para diferentes cultivos. Esta compañía tiene varias plantas de producción en Bolivia, Costa Rica, Ecuador, Honduras, Panamá, Perú y República Dominicana, constituyéndose en una de las empresas de fertilizantes más competitivas e importantes de América Latina.
3	**C.I. Oil Chemical**	COMERCIAL	Compañía colombiana dedicada a la distribución y comercialización de materias primas derivadas del petróleo. Esta empresa hace parte del canal de distribución regional de la estatal Ecopetrol, por lo cual atiende la demanda de combustibles de los departamentos del suroccidente de Colombia. A nivel internacional, este *usuario calificado* exporta sus productos principalmente a los países de la región andina.
4	**Triada, sin límites en el agro**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	Compañía dedicada a la fabricación, distribución y comercialización de fertilizantes para todo tipo de cultivos. Este *usuario calificado* pertenece al grupo empresarial Cosmoagro-Triada.

Fuente: Elaboración propia con base en información consultada directamente de las páginas de internet de cada empresa relacionada en el Cuadro 22 (*ver subíndice 10.4.*)

8.1.2. Usuarios calificados pertenecientes al clúster de macrosnacks

El clúster de macrosnacks reúne a todas aquellas compañías que se dedican a la producción, distribución y comercialización de alimentos empacados y bebidas no alcohólicas. Además de lo anterior, este clúster de competitividad también agrupa las empresas que diseñan y fabrican las etiquetas, bolsas y envases que utilizan las diferentes compañías asociadas a dicho clúster. Por lo tanto, se puede decir que las actividades económicas que hacen parte de este esquema asociativo son, en su orden, la confitería, los productos de panadería y pastelería, saborizantes

y extractos, empaques y gráficas, edulcorantes, frituras y extruidos, entre otras. Se debe anotar que las empresas pertenecientes a este clúster de competitividad, han definido a la costa oeste de los Estados Unidos como el mercado objetivo de sus operaciones transnacionales, a pesar de que sus productos llegan a países como Chile, Ecuador, Venezuela y México[531]. En el caso de la ZFP del Pacífico, se puede mencionar que en sus instalaciones funcionan 5 usuarios que forman parte del clúster regional de macrosnacks, los cuales presentan una articulación global con varios mercados del planeta, en especial con los de América Latina (ver Cuadro 23).

Cuadro 23. *Usuarios calificados* pertenecientes al *clúster de macrosnacks*.

#	Nombre del usuario	Tipo de usuario	Descripción general
5	**Sweetsol**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	Empresa transnacional que se dedica a la fabricación y comercialización de productos de confitería. Esta compañía norteamericana comenzó operaciones comerciales en la ZFP del Pacífico el 4 de abril de 2011.
6	**Industria Gráfica Latinoamericana (INDUGRAL)**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	Esta compañía transnacional diseña, imprime y comercializa etiquetas para plantas embotelladoras localizadas en siete países de América Latina, a saber: Colombia, Perú, Ecuador, Panamá, El Salvador, Honduras y Argentina.
7	**Americandy**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	Empresa colombiana fundada en 1945 en Medellín, Antioquia. Se dedica a la producción, distribución y comercialización de artículos de confitería. Esta compañía tiene una extensa red empresarial de distribuidores globales, particularidad que permite que sus productos lleguen a más de 30 países, tales como Canadá, México, Sudáfrica, República del Congo, Singapur, Pakistán, Suecia, Nueva Zelanda, Italia, Reino Unido, entre otros.
8	**Polímeros Colombianos S.A.S.**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	Compañía colombiana dedicada a la fabricación de empaques derivados principalmente del plástico. Este *usuario calificado* inició operaciones en la ZFP del Pacífico en junio del 2015.
9	**Distribuidora MM S.A.S.**	COMERCIAL	Empresa colombiana dedica a la comercialización de productos de confitería y bebidas no alcohólicas. La sede principal de esta compañía se encuentra localizada en la ciudad de Medellín, Antioquia.

Fuente: Elaboración propia con base en información consultada directamente de las páginas de internet de las empresas relacionadas en el Cuadro 23 (*ver subíndice 10.4.*).

[531] CÁMARA DE COMERCIO DE CALI. Avance de la iniciativa clúster de macrosnacks. Cali: Cámara de Comercio, 2019. p. 21-28

8.1.3. Usuarios calificados pertenecientes al clúster de belleza y cuidado personal

El clúster de belleza y cuidado personal reúne a todas aquellas empresas que se dedican a la producción, distribución y comercialización de cosméticos y artículos para el cuidado personal. De igual forma, este clúster también agrupa a las compañías que elaboran soluciones químicas e ingredientes naturales utilizados durante el proceso de producción de los diferentes artículos de belleza y cuidado personal. En este sentido, se puede decir que las actividades económicas que forman parte de este clúster de competitividad son, por ejemplo, la fabricación de pañales para niños y adultos, la producción de toallas higiénicas, la venta por catálogo de maquillaje y lociones corporales, entre otros ítems. Según la Cámara de Comercio de Cali[532], las empresas asociadas a este clúster exportan sus productos a más de 37 países, entre los que se destacan México, Estados Unidos, España, Reino Unido, Perú, Brasil, Canadá y Panamá. En el caso de la ZFP del Pacífico, se puede mencionar que en sus instalaciones operan 4 usuarios que hacen parte de tal esquema asociativo, los cuales presentan una articulación metapolitana con varios mercados alrededor del mundo, incluyendo países como China y Rusia (ver Cuadro 24).

Cuadro 24. *Usuarios calificados* pertenecientes al *clúster de belleza y cuidado personal*.

#	Nombre del usuario	Tipo de usuario	Descripción general
10	**PGI-Berry Plastic**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	Empresa norteamericana dedicada a la fabricación de telas absorbentes para productos de uso personal, tales como pañales, toallas higiénicas, tampones vaginales, entre otros. Esta compañía hace presencia en más de 120 países localizados en América, Europa, Asia-Pacífico, África y Oceanía.
11	**Merquimia Internacional (MQ)**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	Empresa química dedicada a la producción de talco para los sectores farmacéutico, cosmético, veterinario, alimentico, agrícola e industrial. MQ tiene una serie de filiales corporativas localizadas en Ecuador, Bolivia, Perú, Rusia y China.
12	**TNQ International S.A.S.**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	TNQ se dedica a la producción, distribución y comercialización de soluciones químicas, especialmente materias primas surfactantes para la industria de los cosméticos, detergentes y textiles. Este *usuario calificado* exporta sus productos a los países de la región andina.

[532] CÁMARA DE COMERCIO DE CALI. Dinámica económica del clúster de belleza y cuidado personal. Cali: Cámara de Comercio, 2019. p. 1-2

Continuación del Cuadro 24.

#	Nombre del usuario	Tipo de usuario	Descripción general
13	**Aptar Palmira**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	Empresa transnacional dedicada a la fabricación de sistemas de dispensado, sellado y empaque para productos de belleza y cuidado personal. En términos generales, Aptar Palmira exporta sus productos a los países andinos, concentrando su actividad transnacional en países como Ecuador, Bolivia y Perú.

Fuente: Elaboración propia con base en información consultada directamente de las páginas de internet de cada empresa relacionada en el Cuadro 24 (*ver subíndice 10.4.*).

8.1.4. Usuarios calificados pertenecientes al clúster de economía digital

El clúster regional de economía digital agrupa a las empresas que ofrecen productos, servicios y contenidos digitales, así como también aquellas compañías que diseñan y elaboran artículos tecnológicos de última generación. En este orden de ideas, se puede decir que las actividades económicas que hacen parte de este clúster de competitividad son, por ejemplo, la prestación de servicios de externalización de tipo BPO, ITO y KPO, el desarrollo y la comercialización de software, el mantenimiento y soporte de aplicativos tecnológicos, la producción de fibra óptica, la realización de consultorías altamente especializadas, entre otras. Según datos de la Cámara de Comercio de Cali[533], el clúster de economía digital está conformado por 800 empresas tanto nacionales como extranjeras, las cuales registraron ventas del orden de $2,8 billones de pesos durante el 2020. En el caso de la ZFP del Pacífico, se puede afirmar que en sus instalaciones funcionan 2 *usuarios calificados* pertenecientes a tal esquema asociativo. Estas empresas son filiales corporativas de dos grandes conglomerados tecnológicos de origen asiático – Express Luck y Furukawa –, los cuales tienen una red global de industrias que cubre la mayoría de los continentes del planeta Tierra (ver Cuadro 25).

Cuadro 25. *Usuarios calificados* pertenecientes al *clúster de economía digital*.

#	Nombre del usuario	Tipo de usuario	Descripción general
14	**Furukawa Palmira**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	Compañía japonesa que se dedica a la producción de fibra óptica y cable estructurado. Esta empresa tiene más de 100 filiales corporativas alrededor del mundo, las cuales se encuentran localizadas en Asia-Pacífico, América, Europa, África y Oriente Medio. En América del Sur, Furukawa hace presencia en los mercados de Brasil, Argentina, México y Colombia. En términos generales, Furukawa Palmira exporta sus productos y servicios a los países de Ecuador, Perú, Venezuela y Bolivia.

[533] CÁMARA DE COMERCIO DE CALI (2020). Op. Cit.

Continuación del Cuadro 25.

#	Nombre del usuario	Tipo de usuario	Descripción general
15	**Express Luck Industrial**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	Compañía transnacional que se dedica a la fabricación de equipos digitales inteligentes, especialmente televisores de alta gama. La casa matriz de esta empresa se encuentra localizada en Hong Kong, China. Las instalaciones que tiene Express Luck en la ZFP del Pacífico, funcionan principalmente como una planta ensambladora de televisores de alta gama.

Fuente: Elaboración propia con base en información consultada directamente de las páginas de internet de las empresas relacionadas en el Cuadro 25 (*ver subíndice 10.4.*).

8.1.5. Usuarios calificados pertenecientes al clúster de excelencia clínica

Este clúster de competitividad agrupa a las empresas que producen y prestan servicios clínicos especializados en el departamento del Valle del Cauca. Este esquema asociativo se encuentra conformado por 526 compañías, las cuales se distribuyen en 9 segmentos de negocio, a saber: **1)** clínicas privadas y hospitales públicos; **2)** industria farmacéutica; **3)** prótesis e implantes; **4)** clínicas estéticas y odontológicas; **5)** equipos e insumos médicos; **6)** comercio de suplementos nutricionales; **7)** servicios de apoyo y diagnóstico; **8)** investigación e innovación científica en el área de la salud; y **9)** diseño y elaboración de empaques relacionados con este sector. Según datos de la Cámara de Comercio de Cali[534], las ventas de las compañías que forman parte del clúster de excelencia clínica, representaron cerca del 11,0% del PIB departamental en el 2021. En el caso de la ZFP del Pacífico, se puede mencionar que en sus instalaciones funcionan dos *usuarios calificados* pertenecientes a este clúster, los cuales se concentran en la fabricación y comercialización de medicamentos genéricos y suplementos alimenticios (ver Cuadro 26).

Cuadro 26. *Usuarios calificados* pertenecientes al clúster de *excelencia clínica*.

#	Nombre del usuario	Tipo de usuario	Descripción general
16	**Lafrancol (Abbott)**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	Empresa norteamericana dedicada a la fabricación, distribución y comercialización de productos farmacéuticos genéricos, tales como suplementos alimenticios, antibióticos de venta libre, medicamentos fitoterapéuticos, entre otros. En la ZFP del Pacífico, Lafrancol produce medicamentos genéricos para atender tanto el mercado doméstico como el extranjero.

[534] CÁMARA DE COMERCIO DE CALI. Clúster de excelencia clínica: características generales. [En línea] [Consultado el 3 de Febrero de 2023] [Disponible en Plataforma Cluster | Cámara de Comercio de Cali (ccc.org.co)], 2021.

Continuación del Cuadro 26.

#	Nombre del usuario	Tipo de usuario	Descripción general
17	**Nutramerican Pharma**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	Compañía colombiana dedicada a la producción, distribución y comercialización de suplementos nutricionales para deportistas de alto rendimiento.

Fuente: Elaboración propia con base en información consultada directamente de las páginas de internet de las empresas relacionadas en el Cuadro 26 (*ver subíndice 10.4.*).

8.1.6. Usuarios calificados pertenecientes al clúster de sistema moda

El clúster de sistema moda agrupa a las empresas relacionadas con la producción de textiles, prendas de vestir, calzado, joyería, insumos complementarios, maquinaria y equipos, etc. Este clúster de competitividad se encuentra conformado por 1.123 empresas aproximadamente, las cuales registraron ventas del orden de $3,3 billones de pesos durante el año 2020[535]. Además de lo anterior, se debe anotar que las compañías que hacen parte de este esquema asociativo, generan más de 56.213 puestos de trabajo; dato que representa el 27,0% del empleo industrial del departamento del Valle del Cauca[536]. Las empresas del clúster de sistema moda exportan sus mercancías a distintos países del planeta, destacándose en este tema los Estados Unidos (34,5%), Ecuador (14,5%), México (10,0%), Perú (6,5%) y Costa Rica (5,6%)[537]. En el caso de la ZFP del Pacífico, se puede afirmar que en sus instalaciones funcionan 2 *usuarios calificados* pertenecientes a este clúster productivo – COIMPEX INTERNATIONAL y Johanna Ortiz –, los cuales presentan una articulación metapolitana con algunos mercados de América del Norte y Europa (ver Cuadro 27).

Cuadro 27. *Usuarios calificados* pertenecientes al *clúster de sistema moda*.

#	Nombre del usuario	Tipo de usuario	Descripción general
18	**COIMPEX INTERNATIONAL S.A.S.**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	Empresa colombiana dedicada a la fabricación de productos textiles, los cuales se elaboran sin utilizar pieles de animales. COIMPEX Palmira exporta sus artículos principalmente a los mercados de Estados Unidos y Canadá. Este *usuario calificado* inició operaciones en la ZFP del Pacífico en julio de 2017.

[535] CÁMARA DE COMERCIO DE CALI. Dinámica económica del clúster de sistema moda. Cali: Cámara de Comercio, 2021. p. 1-2
[536] PERIÓDICO LA REPÚBLICA. Empresarios del Valle del Cauca presentaron el clúster de sistema moda. [En línea] [Consultado el 4 de Febrero de 2023] [Disponible en Empresarios del Valle del Cauca presentaron el Cluster Sistema Moda (larepublica.co)], 2021.
[537] CÁMARA DE COMERCIO DE CALI (2021). Op. Cit., p. 2-3

Continuación del Cuadro 27.

#	Nombre del usuario	Tipo de usuario	Descripción general
19	**Johanna Ortiz S.A.S.**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	Compañía colombiana dedicada a la fabricación de prendas de vestir. En los últimos años, este *usuario calificado* logró firmar un importante acuerdo empresarial con la marca de moda sueca H&H, cuyo objetivo principal es facilitar la comercialización de los productos de Johanna Ortiz en los mercados europeos.

Fuente: Elaboración propia con base en información consultada directamente de las páginas de internet de cada empresa relacionada en el Cuadro 27 (*ver subíndice 10.4.*).

8.1.7. Usuarios calificados pertenecientes al clúster de hábitat urbano

El clúster de hábitat urbano agrupa a las empresas relacionadas con las actividades de diseño, construcción, adecuación y comercialización de espacios, edificios e infraestructura urbana en Cali y el Valle del Cauca. Este clúster productivo reúne la mayor cantidad de compañías locales – en total 1.722 –, las cuales generan el 10,5% del empleo del área metropolitana de la ciudad de Cali[538]. En el caso de la ZFP del Pacífico, se puede afirmar que en sus instalaciones operan 4 *usuarios calificados* pertenecientes a tal esquema asociativo, cuyas actividades económicas se enmarcan en el sector inmobiliario y de la construcción (ver Cuadro 28).

Cuadro 28. *Usuarios calificados* pertenecientes al *clúster de hábitat urbano*.

#	Nombre del usuario	Tipo de usuario	Descripción general
20	**Desarrolladora ZFB S.A.**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	Compañía colombiana dedicada a la construcción de infraestructura para el desarrollo de zonas francas a nivel nacional. Este *usuario calificado* hace parte del grupo empresarial Zona Franca de Bogotá (ZFB).
21	**Constructora de Zonas Francas de Occidente**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	Compañía colombiana dedicada a la planeación, construcción y seguimiento de obras de ingeniería civil. Inició operaciones en la ZFP del Pacífico en abril de 2007.
22	**IC Inversiones ConstruAndes S.A.S.**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	Empresa colombiana especializada en el sector inmobiliario y de la construcción. Esta compañía tiene tres sedes regionales, las cuales se encuentran localizadas en la ZFP del Pacífico (Palmira), la ZFP Parque Sur (Villa Rica) y el oeste de la ciudad de Cali.

[538] PERIÓDICO EL PAÍS DE CALI. El papel clave que han jugado los 9 "*clusters*" de la economía del Valle en la crisis. [En línea] [Consultado el 4 de Febrero de 2023] [Disponible en El papel clave que han jugado los 9 'clusters' de la economía del Valle en la crisis (elpais.com.co)], 2021.

Continuación del Cuadro 28.

#	Nombre del usuario	Tipo de usuario	Descripción general
23	**Servicios de Ingeniería y Arquitectura S.A.S.**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	Empresa colombiana especializada en el diseño y desarrollo de proyectos inmobiliarios.

Fuente: Elaboración propia con base en información consultada directamente de las páginas de internet de las empresas relacionadas en el Cuadro 28 (*ver subíndice 10.4.*).

8.1.8. Usuarios calificados pertenecientes al clúster de proteína blanca

El clúster de proteína blanca agrupa a las diferentes compañías relacionadas con la producción de huevo, carne de pollo y cerdo, así como también las empresas dedicadas a las actividades y servicios de apoyo como alimentación, vacunación, sacrificio, refrigeración industrial, etc. Se debe resaltar que este clúster de competitividad se encuentra conformado por 266 compañías localizadas en los departamentos del Valle y el Cauca, las cuales registraron ventas del orden de $9 billones de pesos durante el año 2018[539]. Es importante anotar que el clúster de proteína blanca es el primero en su tipo que existe en Colombia y en el continente americano. Algunas de las empresas que hacen parte de esta iniciativa público-privada son, por ejemplo, Bucanero, Mac Pollo, Santa Anita, Huevos Oro, Santa Rita, entre otras. En el caso de la ZFP del Pacífico, se puede mencionar que en sus instalaciones funcionan 3 *usuarios calificados* pertenecientes a dicho esquema asociativo, los cuales fabrican principalmente ingredientes y aditivos para la industria cárnica (ver Cuadro 29).

Cuadro 29. *Usuarios calificados* pertenecientes al *clúster de proteína blanca*.

#	Nombre del usuario	Tipo de usuario	Descripción general
24	**Double M**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	Empresa colombiana que cuenta con más de 25 años de experiencia en diferentes sectores de la industria de alimentos, haciendo énfasis en las actividades económicas relacionadas con los sectores cárnico, lácteo y agropecuario.
25	**ST Sabortec International**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	Compañía colombiana dedicada a la importación y comercialización de ingredientes y aditivos funcionales para la industria cárnica. Esta empresa tiene dos plantas de producción localizadas en la ZFP del Pacífico (Palmira) y el parque industrial La Nubia (Candelaria).

[539] PERIÓDICO EL PAÍS DE CALI. Conozca los seis grandes campos de negocio que mueven al Valle del Cauca. [En línea] [Consultado el 4 de Febrero de 2023] [Disponible en Conozca los seis grandes campos de negocio que mueven al Valle del Cauca (elpais.com.co)], 2019.

Continuación del Cuadro 29.

#	Nombre del usuario	Tipo de usuario	Descripción general
26	**Premix Integral S.A.S.**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	Empresa colombiana dedicada a la distribución y comercialización de productos alimenticios destinados principalmente a la industria cárnica.

Fuente: Elaboración propia con base en información consultada directamente de las páginas de internet de las empresas relacionadas en el Cuadro 29 (*ver subíndice 10.4.*).

8.1.9. Usuarios calificados pertenecientes a la cadena productiva de la logística

La logística empresarial es un factor determinante para la competitividad de cualquier territorio. Se puede plantear que el principal objetivo de las compañías de este sector, es transportar y distribuir las mercancías de sus clientes hasta el lugar de destino presupuestado por las partes involucradas. Estas funciones de logística se deben realizar de una manera rápida y eficiente, dada la necesidad de reducir los costos operativos asociados con el transporte de las distintas mercancías, las cuales se pueden movilizar ya sea por medio de rutas marítimas, terrestres o aéreas. Según la Cámara de Comercio de Cali[540], en el departamento del Valle funcionan más de 3.000 compañías dedicadas a la prestación de servicios logísticos, cuyas ventas ascienden a US$979 millones aproximadamente. Las actividades que desarrollan estas empresas se ven favorecidas por la presencia de importantes plataformas multimodales de competitividad, tales como el nodo portuario de Buenaventura y el Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón. En suma, la red vial del departamento del Valle también desempeña un papel fundamental en las dinámicas económicas del sector logístico, ya que permite el transporte de las mercancías a los principales centros de consumo del entorno regional.

Desde el año 2016, las autoridades regionales, en compañía del capital privado y la academia, han venido trabajando en una nueva iniciativa clúster enfocada al sector logístico, cuyo objetivo es generar alianzas y sinergias productivas entre las empresas que forman parte de tal sector. Sin embargo, esta propuesta aún no se ha podido formalizar en el departamento del Valle. En el caso de la ZFP del Pacífico, se puede decir que en sus instalaciones funcionan 18 *usuarios calificados* pertenecientes al sector logístico, los cuales representan el 36,7% de las empresas que se encuentran ubicadas en este *nodo metapolitano*. En términos generales, estos usuarios prestan servicios integrales de logística para compañías locales y extranjeras (ver Cuadro 30).

[540] CÁMARA DE COMERCIO DE CALI. Reporte de competitividad del sector logístico. Cali: Cámara de Comercio, 2016. p. 1-3

Cuadro 30. *Usuarios calificados* pertenecientes a la *cadena productiva de la logística*.

#	Nombre del usuario	Tipo de usuario	Descripción general
27	**LIPSA (Logística Internacional de Productos y Servicios)**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	Compañía colombiana dedicada a la prestación de servicios logísticos. LIPSA trabaja con distintas empresas transnacionales en la planeación logística de sus cadenas de abastecimiento, entre las que se destacan, por ejemplo, Toyota, Nissan, Chevrolet, entre otras. Esta empresa opera tanto en la ZFP del Pacífico como en la ZFP de Palmaseca, ambas localizadas en el municipio de Palmira.
28	**ALFRANCA: Apoyo Logístico y Zona Franca**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	Empresa colombiana dedicada a la prestación de servicios integrales de gestión logística. ALFRANCA ofrece acompañamiento logístico para el transporte de mercancías por vía marítima.
29	**CAFZ: Caribbean Associated Free Zone**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	Compañía colombiana dedicada a la prestación de servicios logísticos. CAFZ trabaja especialmente con empresas pertenecientes al sector minero-energético, ofreciendo acompañamiento logístico para el transporte y la distribución de los distintos productos que elaboran tales compañías. Este *usuario calificado* tiene filiales corporativas establecidas en Estados Unidos, China, México y Panamá.
30	**AL-Comercio y Servicios S.A.**	COMERCIAL	Esta compañía se dedica al almacenamiento logístico de bienes en zonas francas. Su sede principal se localiza en la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (SPRC).
31	**CIL: Cadena Integral de Logística S.A.S.**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	Empresa colombiana especializada en la prestación de servicios integrales de logística. CIL comenzó operaciones en la ZFP del Pacífico en mayo de 2013.
32	**ALDIA Logística**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	Compañía colombiana dedicada a la prestación de servicios logísticos, con capacidad operativa para atender a los mercados de Colombia, Venezuela, Ecuador y Perú.
33	**NewLog**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	Empresa colombiana dedicada a la prestación de servicios de almacenamiento, transporte y distribución de distintas mercancías.
34	**Magnum Logistics**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	Compañía que se especializa en labores de logística integral. Magnum Logistics tiene 6 sedes a nivel nacional, las cuales se localizan en los departamentos del Valle, Cundinamarca, Antioquia, Atlántico, Risaralda y Bolívar. Este *usuario calificado* trabaja con importantes empresas transnacionales, tales como Alpina, Argos, Claro, Falabella, entre otras.
35	**Free Zone Service (FZS)**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	Empresa dedicada a la prestación de servicios logísticos. En Colombia, FZS opera en las ciudades de Palmira, Cali, Buenaventura, Bogotá, Santa Marta, Cartagena y Tumaco.

Continuación del Cuadro 30.

#	Nombre del usuario	Tipo de usuario	Descripción general
36	**FQC: Logística Integral**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	Compañía colombiana dedicada a la prestación de servicios logísticos para empresas nacionales y extranjeras.
37	**GrupoDistri**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	Es una compañía colombiana dedicada a la prestación de servicios logísticos, tales como almacenamiento de todo tipo de mercancías, transporte y distribución de productos a nivel nacional e internacional, entre otros.
38	**Opercomex S.A.S.**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	Opercomex es una compañía colombiana dedicada al almacenamiento, transporte y distribución de mercancías. Esta empresa comenzó operaciones en la ZFP del Pacífico en agosto de 1996.
39	**Valley Service S.A.S.**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	Empresa dedicada a la prestación de servicios logísticos, con especial énfasis en operaciones portuarias.
40	**Valley Logistic S.A.S.**	COMERCIAL	A diferencia de Valley Service, esta compañía ofrece servicios logísticos relacionados con el almacenamiento y la distribución de todo tipo de mercancías.
41	**APIX**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	Es una compañía colombiana dedicada a la prestación de servicios logísticos. APIX se especializa en la vigilancia y coordinación de las cadenas de abastecimiento de las empresas que contratan sus servicios.
42	**Latina Zona Franca S.A.S.**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	Empresa colombiana dedicada a la prestación de servicios logísticos integrales. Esta compañía se especializa en el almacenamiento y transporte de mercancías provenientes de zonas francas.
43	**Operador Logístico de Áreas Internacional**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	Empresa colombiana dedicada a la prestación de servicios logísticos integrales, los cuales pueden incluir desde la reparación y revisión de vehículos automotores, hasta el transporte, recepción y despacho de minerales ferrosos y no ferrosos para determinadas industrias del país.
44	**Globalog Zona Franca Ltda.**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	Compañía especializada en la prestación de servicios logísticos integrales. La sede principal de esta empresa se encuentra localizada en la ZFP de Bogotá.

Fuente: Elaboración propia con base en información consultada directamente de las páginas de internet de cada una de las empresas relacionadas en el Cuadro 30 (*ver subíndice 10.4.*).

8.1.10. Otros usuarios calificados localizados en la ZFP del Pacífico

Al interior de la ZFP del Pacífico también operan otros *usuarios calificados* que no pertenecen necesariamente a un clúster de competitividad regional. Lo anterior, se debe a que sus labores productivas no guardan relación directa con las diferentes actividades económicas que definen e impulsan los clústeres empresariales del Valle del Cauca. En este orden de ideas, se puede decir que en las instalaciones de la ZFP del Pacífico funcionan 5 compañías que cumplen con tales preceptos – Rodríguez López Auto (RLA), Llantas Unidas Internacional, PROINDUCOM, Licoamérica y Tecmi Colombia –, las cuales desarrollan múltiples actividades relacionadas con la fabricación y manipulación de metales preciosos, la comercialización de autopartes, la venta de bebidas alcohólicas, entre otras (ver Cuadro 31).

Cuadro 31. Otros *usuarios calificados* que funcionan en la ZFP del Pacífico.

#	Nombre del usuario	Tipo de usuario	Descripción general
45	**Rodríguez López Auto (RLA)**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	Es una empresa española que se dedica a la fabricación de vehículos especiales como ambulancias, patrullas militares, entre otros. RLA es uno de los tres mayores fabricantes de vehículos en el continente europeo. Su planta de producción localizada en la ZFP del Pacífico, atiende los mercados de Ecuador, Panamá, Perú, Costa Rica y República Dominicana.
46	**Llantas Unidas Internacional S.A.**	COMERCIAL	Es una compañía que se dedica a la comercialización de llantas para todo tipo de vehículos. En la ZFP del Pacífico, cuenta con un centro de distribución internacional con capacidad para 200.000 llantas, las cuales se exportan a países como México, Guatemala, El Salvador, Honduras, Panamá, Jamaica, República Dominicana, Puerto Rico, Argentina, entre otros.
47	**Licoamérica S.A.S.**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	Empresa colombiana dedicada a la fabricación y comercialización de bebidas alcohólicas con fines de exportación.
48	**Tecmi Colombia S.A.S.**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	Compañía transnacional dedicada al procesamiento de materiales polimetálicos para la recuperación y fabricación de metales preciosos con fines de exportación. Tecmi Colombia tiene dos minas de explotación localizadas en los municipios de Suárez y Buenos Aires, ambos en jurisdicción del departamento del Cauca.
49	**PROINDUCOM**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	Empresa colombiana especializada en la fabricación y manipulación de productos de hierro y acero.

Fuente: Elaboración propia con base en información consultada directamente de las páginas de internet de las empresas relacionadas en el Cuadro 31 (*ver subíndice 10.4.*).

8.2. REDES GLOBALES DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN DE LAS EMPRESAS DE LA ZONA FRANCA DEL PACÍFICO

Este apartado tiene como objetivo presentar una caracterización general de las redes globales de importación y exportación que impulsan las empresas ubicadas en la ZFP del Pacífico. Para ello, este trabajo de grado brindará algunos datos oficiales que informan sobre las operaciones económicas de carácter transnacional que realizan, en su conjunto, los 49 usuarios de la ZFP del Pacífico, haciendo énfasis en las actividades de importación y exportación que desarrollan. En este sentido, se propone revisar, en primer lugar, el comportamiento general que han tenido estas operaciones transnacionales entre los años 2017 y 2021, identificando en dicho proceso los mercados extranjeros involucrados en estas dinámicas comerciales, el valor monetario de estas transacciones, el tipo de bienes y servicios comercializados, la importancia que poseen estas actividades para la economía regional, entre otros aspectos.

8.2.1. Redes metapolitanas de importación de los usuarios de la ZFP del Pacífico

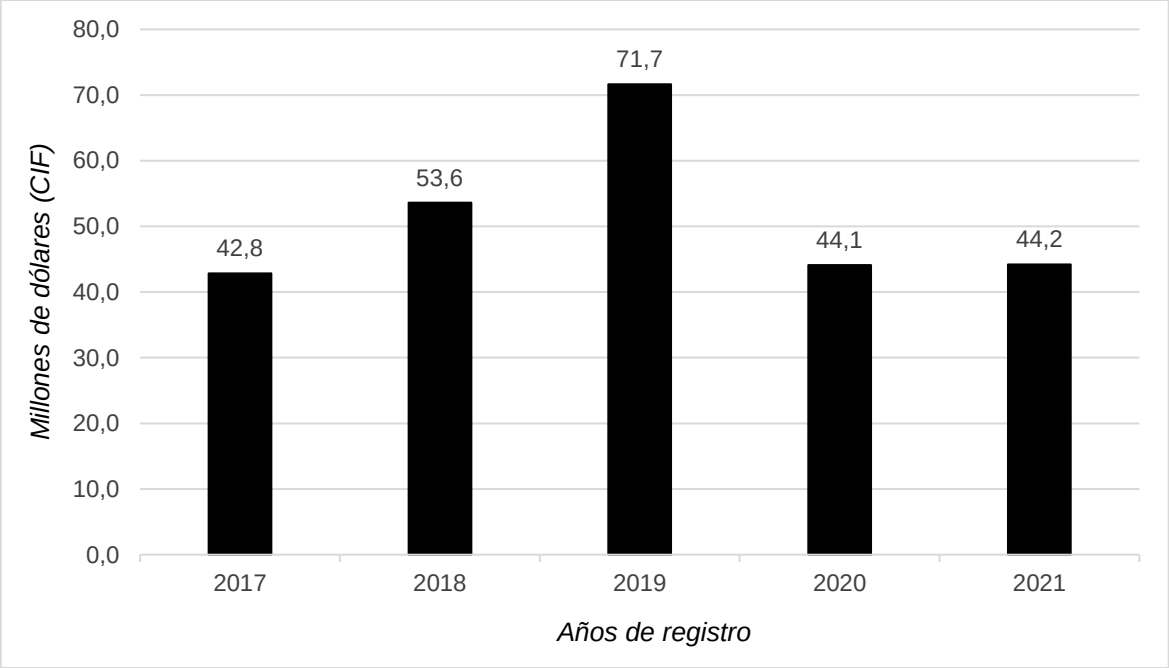
Antes de iniciar el debate en torno a este tema, se debe recordar que, si bien el régimen franco de Colombia no considera como *importación* la entrada de bienes procedentes de otros países a una zona franca, el DANE y el MinCIT sí le otorgan tal calificativo a este tipo de operaciones transnacionales, aunque solamente lo hacen con fines estadísticos. En este sentido, la Figura 11 presenta el comportamiento de las importaciones realizadas por los distintos usuarios de la ZFP del Pacífico entre los años 2017 y 2021*. Esta gráfica permite identificar dos aspectos de suma importancia para esta investigación: en primer lugar, se puede observar que el año 2019 fue el que registró la mayor cantidad de importaciones durante el periodo evaluado, las cuales alcanzaron un valor de US$71,7 millones aproximadamente[541]. En segundo término, la Figura 11 deja en evidencia que las importaciones de los usuarios de la ZFP del Pacífico, presentaron una variación negativa cercana al 38,5% entre los años 2019 y 2020, ya que éstas pasaron de tener un valor de US$71,7 millones en 2019, a US$44,1 millones en 2020[542]. Esta situación se produjo debido a los fuertes impactos que tuvo la pandemia del COVID-19 sobre la economía mundial.

Entre las principales mercancías que importaron los *usuarios calificados* de la ZFP del Pacífico entre los años 2017 y 2021, se encuentran, por ejemplo, autopartes y repuestos de vehículos, componentes electrónicos para la fabricación de equipos de telecomunicaciones, textiles para la elaboración de prendas de vestir, metales preciosos como oro y plata para la producción de objetos de joyería, instrumentos para la medición y calibración de aparatos eléctricos, mezclas y soluciones químicas para la fabricación de medicamentos genéricos, programas informáticos para la sistematización y automatización de operaciones logísticas, entre otros ítems[543]. Estos artículos y materias primas provenían de distintos países del planeta, destacándose en este

(*) Se escogió este periodo teniendo en cuenta la disponibilidad y calidad de la información.
[541] DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (2020). Op. Cit., p. 6
[542] DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (2021). Op. Cit., p. 7-8
[543] ZONA FRANCA DEL PACÍFICO (2021). Op. Cit.

asunto Estados Unidos, China, Alemania, Reino Unido, Chile, México, Canadá y Perú. En este punto, vale la pena resaltar que Colombia ha firmado diferentes acuerdos comerciales con los países citados anteriormente, los cuales tienen como fin mejorar y promover la inserción global del mercado nacional. De hecho, la ZFP del Pacífico se creó con el objetivo de aprovechar los beneficios económicos que brindan tales convenios multilaterales (ver Mapa 19).

Figura 11. Importaciones realizadas por los *usuarios calificados* de la ZFP del Pacífico entre los años 2017 y 2021.



Fuente: Elaboración propia con base en DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (DANE). Boletín técnico sobre comercio exterior y movimiento de mercancías de zonas francas: año 2018. Bogotá: DANE, 2018. p. 6; _____ (2020). Op. Cit., p. 6; & _____ (2021). Op. Cit., p. 6

Estas redes metapolitanas de importación de bienes y servicios han facilitado la configuración de una arquitectura productiva de carácter global altamente interrelacionada y especializada, particularidad que se puede corroborar con el tipo y la cantidad de productos que compran las 49 compañías de la ZFP del Pacífico alrededor del planeta Tierra. Se debe resaltar, además, que estos flujos de interdependencia funcional se producen de una manera cotidiana, aspecto que permite la operación, valorización y expansión geográfica de los capitales transnacionales invertidos en tales actividades económicas. En este punto, vale la pena resaltar que la mayoría de los productos o materias primas que importan los usuarios instalados en la ZFP del Pacífico,

ingresan al país a través del puerto de Buenaventura[544], en especial aquellas mercancías que provienen de los países localizados en la cuenca del Océano Pacífico.

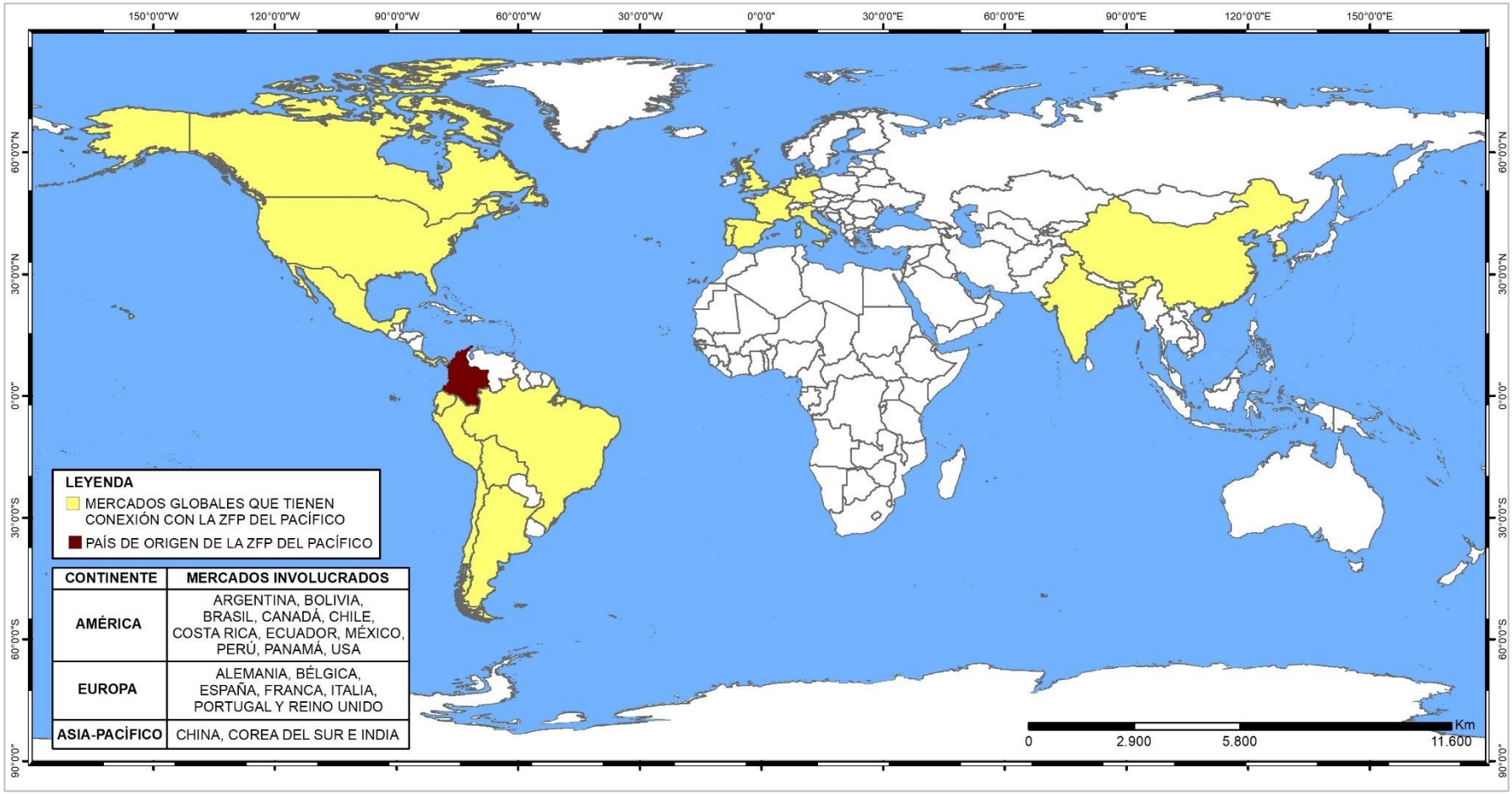
De acuerdo con el POTD del Valle[545], el puerto de Buenaventura es el principal *nodo logístico* del país para el desembarque de mercancías provenientes del exterior, destacándose en este tema las terminales marítimas TCBUEN y SPB, las cuales son operadas y administradas por la ZFP del Pacífico desde los años 2011 y 2012 respectivamente (ver Cuadro 20). Ahora bien, a partir de este momento el presente documento se concentrará en ofrecer una caracterización general de las operaciones de importación que realizan algunos *usuarios calificados* de la ZFP del Pacífico. En este sentido, se puede destacar, en primer lugar, la compañía Tecmi Colombia S.A.S., la cual se especializa en la elaboración de artículos de joyería. Este usuario posee una mina de explotación en Guayaquil (Ecuador), en donde obtiene parte de los metales preciosos – oro principalmente – que utiliza en su planta de producción localizada en la ZFP del Pacífico, y que importa bajo los preceptos jurídicos del régimen franco colombiano[546]. Se debe recordar que esta empresa sueca tiene dos minas de explotación ubicadas en los municipios de Suárez y Buenos Aires, ambos pertenecientes al departamento del Cauca (ver Cuadro 31).

Otro *usuario calificado* que se puede destacar es Express Luck Industrial, el cual se especializa en la fabricación de televisores de alta gama. Esta empresa importa componentes electrónicos de última generación desde Hong Kong y Shenzhen, ciudades que se ubican en la costa este de la República Popular de China[547]. De hecho, la casa matriz de esta compañía se encuentra localizada en la Región Administrativa Especial de Hong Kong, en donde fabrica los diferentes componentes tecnológicos que necesitan sus productos de mercado. Se debe mencionar que estas piezas electrónicas llegan al país por el puerto de Buenaventura, las cuales se desplazan hasta la ZFP del Pacífico para su ensamble industrial[548]. Este *usuario calificado* produce 4.000 televisores anualmente para satisfacer la demanda local de Colombia, la cual representa cerca del 50,0% de las ventas de Express Luck Palmira[549].

---

[544] Ibid.
[545] GOBERNACIÓN DEL VALLE & UNIVERSIDAD SAN BUENAVENTURA DE CALI. Inserción regional actual del Valle. En: Diagnóstico Operativo del Plan de Ordenamiento Territorial Departamental del Valle del Cauca. Cali: Gobernación & Universidad San Buenaventura, 2013. p. 66-69
[546] TECMI COLOMBIA S.A.S. Presentación de la empresa Tecmi Colombia. Cali: Tecmi Colombia, 2017. p. 4-9
[547] EXPRESS LUCK INDUSTRIAL. Caracterización general de la empresa. [En línea] [Consultado el 13 de Febrero de 2023] [Disponible en Acerca de Nosotros - Express LUCK].
[548] PERIÓDICO EL PAÍS DE CALI. Salen al mercado los televisores “Made in Valle”. [En línea] [Consultado el 13 de Febrero de 2023] [Disponible en Salen al mercado los televisores 'Made in Valle' (elpais.com.co)], 2018.
[549] Ibid.

Mapa 19. Países donde importan mercancías los *usuarios calificados* de la ZFP del Pacífico.



Fuente: Elaboración propia con base en ZONA FRANCA DEL PACÍFICO (2021). Op. Cit. & cartografía oficial del SIG-OT Colombia.

Otro usuario de la ZFP del Pacífico que se puede destacar es Llantas Unidas Internacional, el cual se especializa en la fabricación, distribución y venta de neumáticos. Esta compañía tiene su planta de producción en la ciudad de Lima (Perú), en donde fabrica más de 300.000 llantas cada año[550]. La mayoría de estos productos – aproximadamente el 66,7%[551] – son importados por la filial de esta empresa localizada en la ZFP del Pacífico, la cual funciona como un centro de distribución internacional que atiende algunos mercados de Latinoamérica (ver Cuadro 31). En suma, Llantas Unidas también es dueña de la compañía colombiana Rubbermix S.A., cuya actividad económica se enmarca en la producción de cámaras de aire y protectores para toda clase de vehículos. Se debe resaltar, además, que esta empresa se ubica en la zona industrial del municipio de Yumbo[552]. Como se puede observar, los *usuarios calificados* establecidos en la ZFP del Pacífico crean e impulsan múltiples redes de interdependencia funcional asociadas con procesos de importación de bienes y servicios, facilitando de esta manera la interconexión e integración económica de una diversidad de mercados locales, dando origen a la "*metápolis planetaria*" en los términos propuestos por este trabajo de grado.

Por último, se debe mencionar que existe otro tipo de operación que el régimen franco del país considera como "*importación*", la cual se encuentra asociada con la salida de productos desde una zona franca con destino al Territorio Aduanero Nacional (TAN). Por su carácter funcional, estas operaciones económicas no fueron tenidas en cuenta por la presente investigación, dado que se tratan de dinámicas comerciales que se producen al interior de Colombia. Es importante anotar que las zonas francas del país son *enclaves metapolitanos extraterritoriales*, los cuales tienen un régimen tributario especial que los exonera del pago de varios impuestos nacionales. Como dato informativo, se puede mencionar que los *usuarios calificados* de la ZFP del Pacífico realizaron importaciones hacia el TAN por un valor de US$53,4 millones en el año 2021[553].

8.2.2. Redes metapolitanas de exportación de los usuarios de la ZFP del Pacífico

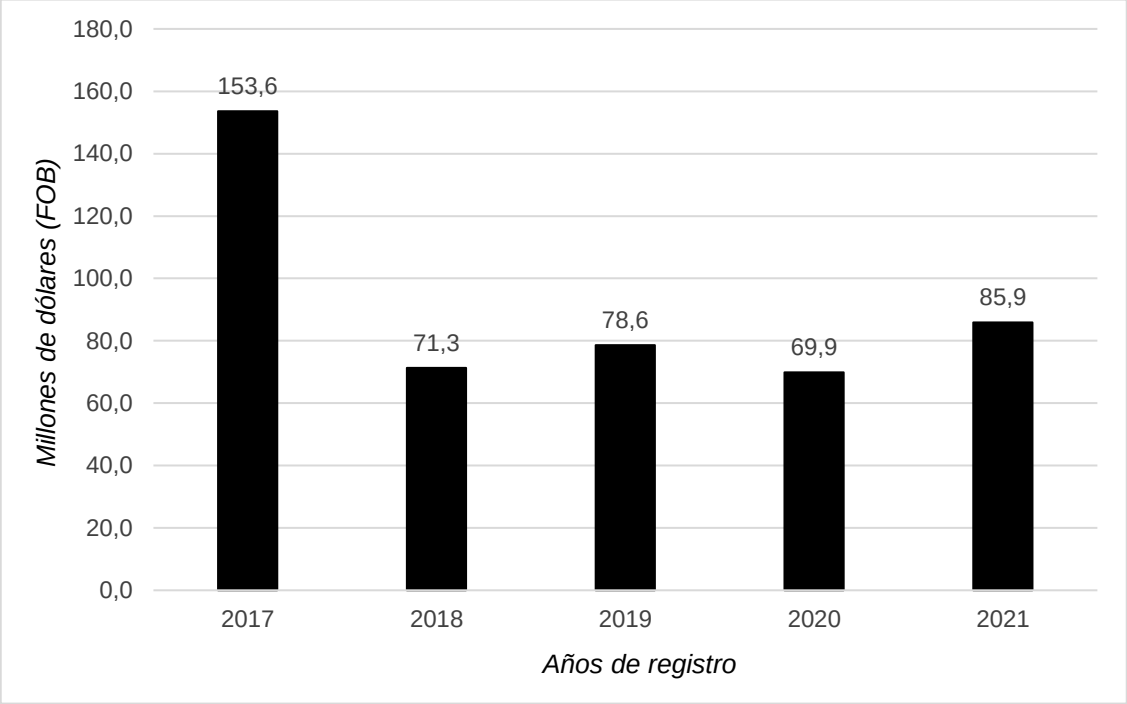
La Figura 12 presenta el comportamiento de las exportaciones realizadas por las 49 empresas de la ZFP del Pacífico entre los años 2017 y 2021. Esta gráfica permite identificar tres hechos de interés para este trabajo de grado, a saber: en primer término, se observa que el año 2017 fue el que registró la mayor cantidad de exportaciones durante el periodo evaluado, las cuales alcanzaron un valor de US$153,6 millones aproximadamente[554]. Sin embargo, este dinamismo exportador presentó una variación negativa del 53,6% en el 2018, ya que las exportaciones de los *usuarios calificados* de la ZFP del Pacífico, sumaron un valor de US$71,3 millones durante tal año (ver Figura 12). El fenómeno anterior se puede explicar debido a la fuerte incertidumbre política y económica que experimentó la sociedad mundial a mediados de la década de 2010.

---

[550] LLANTAS UNIDAS INTERNACIONAL. Descripción general de la compañía. [En línea] [Consultado el 13 de Febrero de 2023] [Disponible en Llantasunidas.co], 2019.
[551] Ibid.
[552] Ibid.
[553] DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (DANE). Boletín técnico sobre el movimiento de mercancías en zonas francas, año 2021. Bogotá: DANE, 2022. p. 11
[554] DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (2018). Op. Cit., p. 2

Según la Asociación Nacional de Industriales (ANDI)[555], las diferentes medidas proteccionistas que promovió el expresidente de los Estados Unidos Donald Trump (2017-2021), afectaron y limitaron la dinámica comercial de las exportaciones de los países latinoamericanos, los cuales tienen como socio principal al mercado estadounidense. En este punto, vale la pena mencionar que varias zonas francas de Colombia presentaron una variación negativa en sus indicadores de exportación referentes al año 2018, destacándose en este asunto la ZFP Dexton (-80,1%), la ZFP Rionegro (-51,1%), la ZFP Parque Sur (-31,5%) y la ZFP Las Américas (-24,3%)[556].

Figura 12. Exportaciones realizadas por los *usuarios calificados* de la ZFP del Pacífico entre los años 2017 y 2021.



Fuente: Elaboración propia con base en DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (2018). Op. Cit., p. 2; _____ (2020). Op. Cit., p. 2; & _____ (2021). Op. Cit., p. 2

De igual manera, la Figura 12 también deja en evidencia la variación negativa que presentaron las exportaciones de la ZFP del Pacífico entre 2019 y 2020, la cual se calculó en -11,1% según los datos disponibles del DANE[557]. Tal variación se produjo debido a que las exportaciones de los *usuarios calificados* de la ZFP del Pacífico, pasaron de tener un valor de US$78,6 millones en 2019, a US$69,9 millones en 2020. Lo anterior, fue el resultado de los fuertes impactos que

[555] ASOCIACIÓN NACIONAL DE INDUSTRIALES DE COLOMBIA (ANDI). Colombia: balance 2018 y perspectivas 2019. Bogotá: ANDI, 2019. p. 2-6
[556] DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (2018). Op. Cit., p. 2
[557] Ibid., p. 2

tuvo la pandemia del COVID-19 sobre la economía global, cuyos efectos paralizaron por varios meses los aparatos productivos de los distintos países. Además de lo anterior, se debe resaltar que, en el año 2021, las exportaciones de las 49 compañías de la ZFP del Pacífico aumentaron un 22,9% aproximadamente, alcanzando un valor total de US$85,9 millones durante dicho año (ver Figura 12). Esta dinámica exportadora fue producto del programa nacional de reactivación económica que impulsó el gobierno de Iván Duque después de terminada la cuarentena por la COVID-19.

Según información de la ZFP del Pacífico[558], las 49 empresas que operan en sus instalaciones exportan más de 380 productos a 56 países del planeta Tierra, los cuales se localizan en Asia-Pacífico, Europa, América, África, Oriente Medio y Oceanía (ver Mapa 20). En este punto, vale la pena resaltar que la ZFP del Pacífico tiene acceso logístico fluido a la mayoría de los países del planeta, gracias a los diferentes acuerdos multilaterales que Colombia ha firmado con tales mercados. En las últimas décadas, el *usuario operador* de la ZFP del Pacífico ha enfocado su estrategia de atracción de inversiones en aquellas naciones que hacen parte de la denominada "Alianza del Pacífico" – México, Chile y Perú –, realizando para tal efecto una serie de eventos internacionales en estos países latinoamericanos, cuyo objetivo es dar a conocer las múltiples "*ventajas competitivas*" que ofrece la ZFP del Pacífico como plataforma logística e industrial[559]. De hecho, las directivas de este *dispositivo de la globalización* buscan convertir a este *enclave metapolitano* en el epicentro funcional y económico de la "Alianza del Pacífico", aprovechando la ubicación estratégica que tiene con relación al Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla y al nodo portuario de Buenaventura.

Como se puede observar en el Mapa 20, los *usuarios calificados* de la ZFP del Pacífico tienen una diversidad de conexiones funcionales con varios países del planeta Tierra, permitiendo la formación de una arquitectura productiva de carácter mundial que se caracteriza por presentar una intensificación sistemática de las transacciones fronterizas de bienes, servicios y factores de producción. Esta nueva realidad metapolitana induce un proceso de especialización que le otorga a cada nación una función determinada en el sistema capitalista neoliberal, aspecto que garantiza la operación, valorización y expansión geográfica de los flujos de capital que circulan a escala global. En este orden de ideas, las redes metapolitanas de exportación que impulsan las 49 empresas instaladas en la ZFP del Pacífico, facilitan la integración funcional de distintos mercados estatales localizados alrededor del planeta, dando origen a una nueva espacialidad económica cuyos parámetros constitutivos promueven la interconexión estratégica de algunos *nodos productivos de actividad transnacional* ubicados en determinados territorios urbanos.

[558] ZONA FRANCA DEL PACÍFICO (2021). Op. Cit.
[559] Ibid.

Mapa 20. Países a los que exportan los *usuarios calificados* de la ZFP del Pacífico.



CONTINENTE	MERCADOS INVOLUCRADOS
AMÉRICA	Argentina, Bolivia, Brasil, Canadá, Chile, Costa Rica, República Dominicana, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Paraguay, Perú, Panamá, Estados Unidos, Uruguay y Venezuela
EUROPA	Reino Unido, España, Portugal, Francia, Alemania, Italia, Países Bajos, Hungria, Suiza, Suecia, República Checa, Croacia, Grecia, Bulgaria y Bielorrusia
ASIA	Rusia, India, Tailandia, China, Indonesia, Filipinas y Corea del Sur
ÁFRICA	Guinea, Libia, Nigeria y Tanzania
MEDIO ORIENTE	Turquía, Iraq, Jordania, Israel, Chipre, Arabia Saudita, Emiratos Árabes Unidos, Catar y Yemen
OCEANÍA	Australia y Fiyi

Fuente: Elaboración propia con base en ZONA FRANCA DEL PACÍFICO (2021). Op. Cit. & cartografía oficial del SIG-OT Colombia.

A partir de este momento, la presente investigación se centrará en ofrecer una caracterización general de las redes metapolitanas de exportación que impulsan algunas empresas instaladas en la ZFP del Pacífico. En este orden de ideas, se puede destacar, en primer lugar, el *usuario calificado* Americandy S.A.S., el cual se dedica a la fabricación, distribución y comercialización de productos de confitería. Esta compañía colombiana ha logrado establecer una extensa red de distribuidores globales en las últimas décadas, permitiendo que sus múltiples marcas – *Big Bom*, *Crismelos*, *Doouble Chile*, entre otras – lleguen a más de 40 naciones del planeta Tierra, entre las que se encuentran, por ejemplo, Armenia, Kuwait, Bulgaria, Emiratos Árabes Unidos, Catar, Sudán del Sur, Costa de Marfil, Sierra Leona, Guinea Ecuatorial, Surinam, Haití, Puerto Rico, Estados Unidos, Canadá, etc. Según información de Americandy[560], esta compañía tiene varias plantas de producción establecidas en América Central, Europa, Asia-Pacífico y África, lo cual ha facilitado su inserción económica en los mercados más importantes del mundo.

Otro *usuario calificado* que se puede destacar es Furukawa S.A.S., cuya actividad económica se enmarca en la producción de fibra óptica y cable estructurado. Esta empresa hace parte de una serie de filiales corporativas pertenecientes al grupo japones Furukawa Electric, el cual se dedica a varios segmentos de negocio asociados con la industria de las telecomunicaciones[561]. En términos generales, Furukawa Palmira exporta sus productos a 7 países de América Latina, los cuales representan más de US$27 millones de ventas para esta empresa[562] (ver Mapa 24). De hecho, la planta de producción que tiene esta compañía en la ZFP del Pacífico, se encarga de fabricar y distribuir cerca del 10% de la fibra óptica que se utiliza en los países mencionados con anterioridad. Se debe anotar que Furukawa Palmira fue una de las empresas responsables de construir la infraestructura digital del nuevo puerto de aguas profundas del Ecuador, el cual se conoce como “Posorja”[563].

Por último, se debe mencionar que existe otro tipo de operación que el régimen franco del país considera como “*exportación definitiva*”, la cual se encuentra relacionada con el ingreso a una zona franca de artículos provenientes desde el TAN (ver Cuadro 8). Por su carácter funcional, estas operaciones económicas no fueron tenidas en cuenta por la presente investigación, dado que se tratan fundamentalmente de dinámicas comerciales que se generan al interior del país. Como dato informativo, se puede destacar que, en el caso de la ZFP del Pacífico, este tipo de operaciones alcanzó un valor de US$53,4 millones en el año 2021[564].

---

[560] AMERICANDY S.A.S. Descripción general de la compañía. [En línea] [Consultado el 13 de Febrero de 2023] [Disponible en Nosotros – Americandy – Dulces La Americana], 2022.
[561] FURUKAWA ELECTRIC GROUP. Furukawa amplía su planta de producción en Colombia. [En línea] [Consultado el 16 de Enero de 2023] [Disponible en Furukawa Electric amplía su planta de componentes ópticos en Palmira, y así celebra cinco años de inversión en Colombia (furukawalatam.com)], 2019.
[562] Ibid.
[563] FURUKAWA ELECTRIC GROUP. Sobre el nuevo puerto de Posorja en Ecuador. [En línea] [Consultado el 16 de Enero de 2023] [Disponible en El puerto DP World Posorja en Ecuador cuenta con una de las mejores infraestructuras ópticas de la Costa Oeste de Sudamérica (furukawalatam.com)], 2021.
[564] DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (2021). Op. Cit., p. 8

Mapa 21. *Redes metapolitanas de exportación* de Furukawa Palmira.



Fuente: Elaboración propia con base en FURUKAWA (2020). Op. Cit.

CONCLUSIONES

La globalización económica ha venido impulsando una serie de transformaciones morfológicas y funcionales en determinados territorios metropolitanos del planeta Tierra, los cuales se han convertido en los puntos neurálgicos de la nueva fase de internacionalización económica. Este fenómeno de reestructuración espacial se presenta con mayor intensidad en aquellas regiones urbanas que reúnen los criterios de competitividad necesarios para la operación y valorización de los flujos de IED que circulan por todo el planeta Tierra. De ahí, que los diferentes gobiernos del mundo promuevan una serie de políticas de competitividad tendientes a mejorar y fortalecer varios parámetros operativos de sus economías locales, bajo la premisa de que tales iniciativas permiten la construcción de territorios más atractivos para los inversionistas extranjeros. Estas dinámicas globales han puesto en el centro del debate el concepto de "*ventajas competitivas*", el cual hace referencia a la capacidad que tienen los Estados-nación para ofrecer las mejores condiciones socioeconómicas a las distintas empresas interesadas en invertir sus capitales en tales ámbitos territoriales. En este sentido, se puede plantear que las *ventajas competitivas* se construyen a través del tiempo, proceso que requiere de grandes inversiones público-privadas en temas como la innovación científica y el desarrollo tecnológico.

En las últimas décadas, las políticas de competitividad han promovido la creación de *clústeres empresariales de talla mundial*, esto con la finalidad de estimular redes productivas altamente especializadas que permitan mejorar la inserción global de las economías nacionales. En este punto, vale la pena destacar que estos esquemas de organización corporativa son el resultado de los procesos de desregulación y apertura externa que experimentaron los mercados locales a finales del siglo pasado, y que facilitaron la consolidación del capitalismo transnacional como sistema hegemónico. Bajo este panorama, surgió una nueva estructura económica de carácter global, cuya principal característica es la alta dispersión geográfica que alcanzan los diferentes procesos productivos en la actualidad, y que han permitido la aparición de una serie de *nodos funcionales* que facilitan e impulsan los procesos de articulación económica entre los distintos países del planeta. En este contexto, emerge el concepto de "*dispositivos de la globalización*", el cual hace alusión a aquellos *enclaves productivos* que tienen como fin permitir la operación, valorización y expansión geográfica de los flujos de capital que circulan por todo el mundo.

Estos *dispositivos funcionales de la globalización* se han instalado, en la mayoría de los casos, en los principales territorios metropolitanos del planeta, dando origen a una estructura espacial cuyos rasgos constitutivos se pueden denominar como "*dispersos*", "*difusos*" y "*multinodales*". Este nuevo patrón morfológico adquiere la forma de un "*archipiélago metropolitano*", el cual se expande por varias jurisdicciones político-administrativas pertenecientes a un ámbito territorial. Este fenómeno permite la configuración de lo que el autor francés François Ascher denominó, en 1994, como la "*metápolis planetaria*". Este concepto hace referencia a una lógica territorial multiescalar que involucra, a nivel regional, la formación de un patrón morfológico a la manera de *archipiélago*, donde existen algunos dispositivos que enseñan una funcionalidad articulada a múltiples redes de interdependencia global.

Colombia no es ajena a las dinámicas territoriales promovidas por la globalización económica. Como se mencionó en el subíndice 5.1.1. de esta investigación, el país emprendió un proceso de apertura externa a comienzos de la década de 1990, el cual tenía como finalidad desmontar progresivamente las restricciones tributarias y arancelarias que el Estado colombiano le había impuesto al comercio exterior desde mediados del siglo XX, cuando el país aún se encontraba bajo el modelo económico ISI (Industrialización por Sustitución de Importaciones). Lo anterior, implicó una serie de cambios macroeconómicos que afectaron las políticas monetaria, laboral, cambiaria y fiscal de Colombia, las cuales se ajustaron con el objetivo de flexibilizar y actualizar los criterios normativos asociados con el aparato productivo nacional. Bajo este panorama, las autoridades centrales promovieron varias iniciativas público-privadas tendientes a modernizar el régimen franco del país, ampliando fundamentalmente los beneficios tributarios y aduaneros que ofrecía tal normativa especial.

A nivel departamental, las autoridades del Valle ordenaron realizar, en conjunto con el gobierno central, una serie de informes económicos que permitieran identificar las condiciones que tenía la región para afrontar los desafíos de la apertura comercial, destacándose en este aspecto el documento "*El Valle de cara al mundo*" que elaboró el profesor Michael Porter. A partir de este informe, las autoridades regionales comenzaron a promover varias políticas de competitividad con la finalidad de mejorar la inserción global de la economía vallecaucana. Como se mencionó en el apartado 6.2.1. del presente documento, las distintas políticas de competitividad definidas por la clase política y empresarial del Valle del Cauca, se concentraron en fortalecer y corregir algunos aspectos operativos del aparato productivo regional, tales como*:* la calidad del capital humano, la extensión de la red vial primaria y secundaria del departamento, la optimización de la conectividad digital de la región, entre otros. En términos generales, se puede decir que las autoridades regionales buscaban convertir al Valle del Cauca en un territorio atractivo para los inversionistas extranjeros, a través del fortalecimiento de sus "*ventajas competitivas*".

Se debe resaltar que las autoridades municipales de Palmira también ordenaron la elaboración de varios documentos de política pública en los últimos años, esto con el objetivo de identificar aquellas actividades económicas que poseen la capacidad operativa suficiente para insertarse en los flujos transfronterizos de bienes y servicios que caracterizan a la "*metápolis planetaria*". En este sentido, se pueden mencionar, por ejemplo, los informes técnicos de la Agenda Interna de Palmira (AIP) y el estudio del "*polígono de oro*", los cuales plantearon, cada uno, diferentes recomendaciones tendientes a mejorar y fortalecer ciertos elementos constitutivos del aparato productivo municipal.

Como resultado de las distintas políticas públicas que han impulsado las autoridades centrales y regionales desde la década de 1990, se comenzaron a localizar una diversidad de empresas en el municipio de Palmira, las cuales se instalaron, en la mayoría de los casos, en torno a las principales vías de interconexión supramunicipal. Lo anterior, produjo un patrón morfológico a la manera de *archipiélago*, el cual se encuentra conformado por una serie de "*islas productivas*" o "*desarrollos celulares*" que se dedican a diferentes actividades económicas, promoviendo de esta forma la especialización productiva del municipio de Palmira. Así mismo, se debe resaltar

que la localización de estos "*nodos*" o "*enclaves empresariales*" a lo largo de las vías de orden regional, han intensificado los procesos de interdependencia funcional que históricamente han establecido la ciudad de Cali y el municipio de Palmira, particularidad que se puede comprobar con los datos de TPDS registrados por el INVIAS en dichas carreteras (ver Mapa 10).

Además de lo anterior, el POT de Palmira propuso el término de "*corredores funcionales*" para referirse a aquellas vías locales que concentran un número importante de "*nodos productivos*" o "*desarrollos celulares*" en algunos de sus tramos. Las carreteras que recibieron tal calificativo fueron, en su orden, la recta Cali-Palmira, la vía Rozo-El Cerrito, la vía Cali-Yumbo-Aeropuerto y la vía El Cerrito-Amaime-Palmira (ver Mapa 9). De igual forma, el POT del año 2001 afirma que la localización de estos "*nodos productivos*" ha impulsado la aparición de múltiples núcleos económicos complementarios a lo largo de los corredores funcionales, incrementando de esta manera los flujos de interdependencia funcional que se originan entre Palmira y sus municipios vecinos. En este punto, vale la pena destacar que existen varias investigaciones que coinciden en afirmar que Palmira, por su complejidad funcional, lidera una *microrregión urbana* integrada por algunos asentamientos del centro y oriente del Valle del Cauca – Florida, Pradera, Ginebra, El Cerrito y Candelaria –, la cual estaría articulada, a su vez, al área de influencia metropolitana de la ciudad de Cali.

Se debe resaltar que el proceso de configuración del *archipiélago metropolitano* en el municipio de Palmira presenta una serie de antecedentes históricos que datan incluso de los tiempos de la colonia. En este orden de ideas, se pudo constatar, por un lado, que la aparición de "*núcleos productivos*" localizados en torno a las principales vías de comunicación, es un fenómeno que ya se había manifestado desde el siglo XX, cuando iniciaron operaciones el Ingenio Manuelita, la Estación Experimental de Palmira – hoy AGROSAVIA –, Sucroquímica – hoy Sucroal – y la Industria de Licores del Valle; "*nodos empresariales*" que se ubicaron de una forma "*dispersa*" y "*discontinúa*" en el territorio rural de Palmira. En segundo lugar, se descubrió que la mayoría de estos "*enclaves productivos*" tenían varias conexiones funcionales con algunas economías del planeta, a pesar de las dificultades operativas que éstos enseñaban en aquella época.

De esta manera, surge una nueva geográfica económica en donde coexisten varios "*enclaves productivos*" de vieja data con ciertos "*desarrollos celulares*" que han emergido como resultado de la globalización contemporánea. Ahora bien, algunos de los "*nodos corporativos*" instalados en el *archipiélago territorial* del municipio de Palmira, presentan una funcionalidad articulada a distintas redes de interdependencia mundial, los cuales se pueden clasificar como "*dispositivos de la globalización*". En términos generales, este trabajo de grado identificó 35 dispositivos que se ubican en el municipio de Palmira, los cuales fueron organizados en cinco categorías según las actividades económicas que éstos realizan, a saber: industriales, comerciales, de régimen franco, logísticos y de innovación científica. Dichos "*enclaves globalizados*", han impulsado y favorecido la especialización productiva del entorno regional, al generar procesos de alto valor agregado que impactan positivamente la estructura económica del suroccidente de Colombia. Estos *dispositivos de la globalización* enseñan una articulación metapolitana con varios países, en especial con aquellos pertenecientes a la región andina sudamericana, la cual se constituye

en el área de influencia transnacional – o “hinterworld” – de los *dispositivos de la globalización* localizados en el municipio de Palmira.

Además de lo anterior, la presente investigación descubrió que la ZFP del Pacífico administra 12 zonas francas colombianas, a través de la figura del *Outsourcing-In House*. A nivel regional, la ZFP del Pacífico coordina y supervisa las actividades administrativas de los siguientes *nodos empresariales*: la ZFPE Agroindustrias del Cauca (Guachené), la ZFPE Carvajal Pulpa y Papel (Guachené), la ZFPE Terminal de Contenedores de Buenaventura (TCBUEN), la ZFT Centro de Eventos Valle del Pacífico (Yumbo), la ZFPE Sociedad Portuaria de Buenaventura (SPB) y la ZFPE Telemark Spain (Cali). Gracias a estas *actividades de outsourcing*, la ZFP del Pacífico ha adquirido un papel estratégico en la economía regional, ya que tiene la responsabilidad de operar varios *dispositivos metapolitanos* que desempeñan un rol importante para las dinámicas de comercio exterior del país, tales como la ZFPE SPB y la ZFPE TCBUEN.

Ahora bien, a nivel nacional la ZFP del Pacífico administra los siguientes dispositivos, a saber: la ZFPE Clínica-San Miguel (Tolima), la ZFPE Gecelca (Córdoba), la ZFPE TDCX (Bogotá), la ZFP Metropolitana (Cota), la ZFPE Aceites Cimarrones (Meta), la ZFPE E-CONTACT (Caldas) y la ZFPE Telemark Spain (Risaralda). En términos generales, se puede decir que los *servicios de tercerización de carácter BPO* que presta la ZFP del Pacífico en la región y el país, permiten la formación de complejas y extensas redes funcionales que interconectan e interrelacionan a múltiples *nodos productivos* localizados en diferentes municipios de Colombia, dando origen a una estructura económica fundamentada en redes altamente especializadas e integradas que buscan articularse, a su vez, a los flujos transnacionales que impulsa la “*metápolis planetaria*”. De igual manera, la ZFP del Pacífico presta *servicios de tercerización de carácter ITO*, a través del aplicativo tecnológico “Software Pacífico”, el cual permite la interoperabilidad administrativa y la transferencia de datos online entre la DIAN, la ZFP del Pacífico y las diferentes ZFPE que administra este *dispositivo metapolitano* en el país.

En la ZFP del Pacífico se encuentran ubicados, al año 2021, 49 *usuarios calificados*, los cuales se dedican a diferentes actividades económicas, promoviendo de esta manera la conformación de importantes clústeres empresariales de talla mundial. En cuanto a las redes metapolitanas de importación de las empresas de la ZFP del Pacífico, se puede decir que éstas importan una diversidad de mercancías procedentes de países como Estados Unidos, India, Alemania, Perú, Reino Unido, etc. Se debe resaltar que Colombia ha firmado varios acuerdos comerciales con varios de los países mencionados con anterioridad, los cuales buscan mejorar la cooperación e integración económica entre los Estados involucrados. En cuanto a las redes metapolitanas de exportación que impulsan los *usuarios calificados* de la ZFP del Pacífico, se puede afirmar que éstos exportan 380 productos a 56 países del mundo, los cuales se localizan en América, Europa, Asia-Pacífico, África, Oceanía y Oriente Medio. Estas operaciones alcanzaron un valor de US$85,9 millones aproximadamente durante el año 2021 (ver Figura 12).

En este punto, vale la pena resaltar que el *usuario operador* de la ZFP del Pacífico ha enfocado su estrategia de atracción de inversiones en aquellas naciones que hacen parte de la “Alianza

del Pacífico", la cual se encuentra conformada por México, Perú, Chile y Colombia. De hecho, las directivas de la ZFP del Pacífico buscan convertir a este *nodo metapolitano* en el epicentro funcional y económico de dicho convenio multilateral, aprovechando la localización estratégica que tiene con relación al Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón y al puerto marítimo de Buenaventura. En este orden de ideas, se puede concluir que la ZFP del Pacífico presenta una diversidad de conexiones funcionales con varias economías del mundo, particularidad que permite enunciar su participación en el proceso de formación de la "*metápolis planetaria*". Por tanto, la hipótesis de investigación formulada en el capítulo IV de este trabajo de grado ha sido complemente verificada, obteniendo de esta manera los resultados esperados por el autor de este trabajo de grado.

Lo anterior, permite afirmar que los procesos metodológicos empleados por esta investigación, fueron adecuados y pertinentes, ya que facilitaron el pleno desarrollo de este trabajo de grado. Esta particularidad confirma las ventajas que representa la utilización de metodologías mixtas, debido a que facilitan y enriquecen el desarrollo de una investigación. Para finalizar, se espera que este documento sirva como referente para futuros estudios que tengan como fin identificar y caracterizar los impactos territoriales que viene impulsando la globalización económica en el entorno local y nacional, lo cual permitirá la producción de nuevo conocimiento en la disciplina geográfica. De igual forma, se espera que esta investigación incentive la realización de nuevos estudios desde otros enfoques teórico-metodológicos – p. ej., ciencias histórico-hermenéuticas y tendencias de la percepción y del comportamiento –, con la finalidad de enriquecer, aún más, el debate académico en torno a los impactos que produce la nueva fase de internacionalización económica sobre los territorios locales, haciendo énfasis en las diferentes consecuencias que trae consigo esta nueva realidad global.

BIBLIOGRAFÍA

10.1. Bibliografía general

AGENCIA INVEST PACIFIC. Informe de gestión 2020. Cali: Invest Pacific & Cámara de Comercio de Cali, 2020. 113 p.

_____. Sector BPO en Colombia. [En línea] [Consultado el 30 de Diciembre de 2022] [Disponible en BPO en Cali y Valle del Cauca - Invest Pacific], 2021.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA DE COLOMBIA. Proyecto de doble calzada Buga-Buenaventura. [En línea] [Consultado el 20 de Enero de 2023] [Disponible en Gobierno Duque abre licitación del corredor Buenaventura-Buga, un proyecto de doble calzada que estima la generación de más de 66 mil empleos en la región | Portal ANI], 2022.

AGUILAR, Luis Ignacio. Sustitución de importaciones y apertura económica. *Análisis Político*. 1991, nro. 13, pp. 79-85

ALONSO, Julio César & LOTERO, Ana María. La Ley Páez: una oportunidad de cambio. En: 10 años de la Ley Páez: transformación de la economía caucana. Cali: Universidad ICESI, 2008. p. 15-32

ALCALDÍA MUNICIPAL DE PALMIRA & CÁMARA DE COMERCIO DE PALMIRA. Anuario Estadístico de Palmira del año 2021. Palmira: Alcaldía & CCP, 2021. 6 p.

ALCALDÍA MUNICIPAL DE PALMIRA. Documento soporte del proceso de revisión excepcional del Plan de Ordenamiento Territorial del municipio de Palmira. Palmira: Alcaldía Municipal, 2014. 297 p.

_____. Plan de Ordenamiento Territorial (POT): Documento Técnico de Soporte. Palmira: Alcaldía Municipal, 2000. 268 p.

_____. Terminal Intermodal de Transporte de Palmira. [En línea] [Consultado el 30 de Noviembre de 2022] [Disponible en Palmira tendrá Terminal de Transporte: hoy se presentó el estudio de prefactibilidad - Palmira], 2020.

AMERICANDY S.A.S. Descripción general de la compañía. [En línea] [Consultado el 13 de Febrero de 2023] [Disponible en Nosotros – Americandy – Dulces La Americana], 2022.

APONTE DAZA, Giovanna Francelly & HERRAN RODRÍGUEZ, Adriana. Propuesta de modelo estratégico de costos ambientales para el proceso de producción de ácido cítrico de la empresa Sucroal S.A. ubicada en la ciudad de Palmira, Valle. Trabajo de grado para optar por el título de Contador Público. Palmira: Universidad del Valle, 2014. 182 p.

APRILE-GNISET, Jacques. La ciudad colombiana. Vol. 4. Cali: Universidad del Valle, 2010. 472 p.

ARÉVALO LUNA, Guillermo Alexander. Las zonas francas en Colombia: desarrollo empresarial y regional, 2009-2016. *Revista Apuntes del CENES*. 2019. Vol. 38, nro. 68, pp. 151-184

ASOCIACIÓN DE ZONAS FRANCAS DE LAS AMÉRICAS (AZFA). Un viaje por las zonas francas de Iberoamérica. Madrid: 2022. 2 p.

ASOCIACIÓN NACIONAL DE INDUSTRIALES DE COLOMBIA (ANDI). Colombia: balance 2018 y perspectivas 2019. Bogotá: ANDI, 2019. 66 p.

ASCHER, François. Los nuevos principios del urbanismo: el fin de las ciudades no está a la orden del día. 3ª ed. Madrid: Alianza Editorial, 2007. 49 p.

AZPÚRUA GRUBER, Fernando Jesús. La Escuela de Chicago: sus aportaciones para la investigación en ciencias sociales*. Sapiens: Revista Universitaria de Investigación*. 2005. Vol. 6, nro. 2, pp. 25-35

BANCO MUNDIAL. Contribución al PIB mundial de las exportaciones de bienes y servicios. [En línea] [Consultado el 28 de Marzo de 2022] [Disponible en Data (bancomundial.org)], 2022.

BELTRÁN MORA, Luis Nelson. 20 años después del proceso de apertura económica: más mercados con poca diversificación exportadora. *Revista Civilizar de Empresa y Economía*. 2013. Vol. 4, nro. 7, pp. 9-25

BENÍTEZ, Diana Patricia; CARDONA BECERRA, María Lily & ABADÍA QUINTERO, Carolina. Hitos históricos en el centenario de la creación de la Asamblea del Departamento del Valle del Cauca. Cali: Universidad del Valle & Asamblea Departamental del Valle, 2011. 195 p.

BERVEJILLO, Federico. Territorios en la globalización: cambio global y estrategias de desarrollo territorial. Chile: Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social (ILPES), 1995. 44 p.

BIBLIOTECA DEPARTAMENTAL JORGE GARCÉS BORRERO. Archivo fotográfico y fílmico del Valle del Cauca. [En línea] [Consultado el 15 de Agosto de 2021] [Disponible en Archivo Fotográfico y Fílmico (bibliovalle.gov.co)].

BOLAÑOS TROCHEZ, Francy Viviana. La gestión del agua potable como hecho metropolitano. Caso: corredor metropolitano Cali-Yumbo. Trabajo de grado para optar por el título de Geógrafa. Cali: Universidad del Valle, 2014. 178 p.

BUSTOS OSPINA, Jorge Alberto. Cali y el Valle del Cauca en la globalización económica: respuesta regional y su posición en la red de ciudades globales. Tesis de Maestría. Cali: Universidad del Valle, 2016. 137 p.

BURBANO VALLEJO, Edy Lorena; GONZÁLEZ CABO, Verena & MORENO, Eugenio. La competitividad como elemento esencial para el desarrollo de las regiones: una mirada al Valle del Cauca. *Gestión y Desarrollo*. 2011. Vol. 8, nro. 1, pp. 51-78

BUZAI, Gustavo D. & GARCÍA DE LEÓN, Armando. Balance y actualidad de la geografía cuantitativa. En: Geografía, geotecnología y análisis espacial: tendencias, métodos y aplicaciones. Madrid: Universidad Autónoma de Madrid, 2015. p. 31-54

CÁMARA DE COMERCIO DE CALI. Reporte de competitividad del sector logístico. Cali: Cámara de Comercio, 2016. 10 p.

_____. Avance de la iniciativa clúster de macrosnacks. Cali: Cámara de Comercio, 2019. 55 p.

_____. Dinámica económica del clúster de belleza y cuidado personal. Cali: Cámara de Comercio, 2019. 5 p.

_____. Clúster productivo de Bioenergía. [En línea] [Consultado el 30 de Enero de 2023] [Disponible en Iniciativa Cluster de Bioenergía | BI-ON | BI-ON Cámara de Comercio de Cali (ccc.org.co)], 2020.

_____. Dinámica económica del clúster de sistema moda. Cali: Cámara de Comercio, 2021. 6 p.

CÁMARA DE COMERCIO DE PALMIRA. Anuario estadístico de Palmira: aspectos históricos y geográficos del municipio de Palmira. Palmira: CCP, 2013. 13 p.

_____. Anuario Estadístico sobre Movimientos Aéreos en la región. Palmira: Cámara de Comercio, 2019. 8 p.

CASTRO, Felipe. 20 años de políticas de competitividad en Colombia. Bogotá: Fedesarrollo, 2013. 50 p.

CÉSPEDES MOSQUERA, Luz Adriana & RIVERA PRADO, Gina Marcela. Análisis de la industria de BPO y las posibilidades de crecimiento del Back Office en operaciones de comercio exterior en el Valle del Cauca. Trabajo de grado para optar por el título de Administradoras de Negocios. Cali: Universidad de San Buenaventura, 2013. 100 p.

CLÍNICA SAN MIGUEL-UCI. Líneas de investigación científica. [En línea] [Consultado el 26 de Enero de 2023] [Disponible en Gestión del Conocimiento (RCCS) (ucihonda.com.co)], 2020.

_____. Información general de la ZFPE. [En línea] [Consultado el 26 de Enero de 2023] [Disponible en Inicio (ucihonda.com.co)], 2021.

COLOMBIA. CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. Documento 2465 (22, febrero, 1990). Programa de modernización de la economía colombiana. Bogotá: CONPES, 1990. 87 p.

_____. Documento 2652 (29, abril, 1993). Acciones para la modernización industrial. Bogotá, D,C.: CONPES, 1993. 41 p.

_____. Documento 3297 (26, julio, 2004). Agenda Interna para la productividad y la competitividad: metodología. Bogotá, D.C.: CONPES, 2004. 23 p.

_____. Documento 3439 (14, agosto, 2006). Institucionalidad y principios rectores de política para la competitividad y productividad. Bogotá, D.C.: CONPES, 2006. 41 p.

_____. Documento 3527 (23, junio, 2008). Política Nacional de Competitividad y Productividad. Bogotá, D,C.: CONPES, 2008. 87 p.

_____. Documento 3678 (21, julio, 2010). Política de Transformación Productiva: un modelo de desarrollo sectorial para Colombia. Bogotá, D.C.: CONPES & DNP, 2010. 24 p.

_____. Documento 3866 (8, agosto, 2016). Política Nacional de Desarrollo Productivo. Bogotá, D.C.: CONPES, 2016. 124 p.

COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 105. (31, diciembre, 1958). Por la cual se crea la Zona Franca de Barranquilla y se autoriza la creación de otras. Bogotá, D,C,: Congreso, 1958. 6 p.

_____. Ley 109. (12, diciembre, 1985). Por la cual se establece el estatuto de las zonas francas. Bogotá, D.C.: Congreso, 1985. 6 p.

_____. Ley 45. (18, diciembre, 1990). Por la cual se expiden normas en materia de intermediación financiera, se regula la actividad aseguradora, se conceden unas facultades y se dictan otras disposiciones. Bogotá, D.C.: Congreso, 1990. 31 p.

_____. Ley 49. (31, diciembre, 1990). Por la cual se reglamenta la repatriación de capitales, se estimula el mercado accionario, se expiden normas en materia tributaria, aduanera y se dictan otras disposiciones. Bogotá, D.C.: Congreso, 1990. 34 p.

_____. Ley 50. (28, diciembre, 1990). Por la cual se introducen reformas al Código Sustantivo de Trabajo y se dictan otras disposiciones. Bogotá, D.C.: Congreso, 1990. 21 p.

_____. Ley 1. (10, enero, 1991). Por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones. Bogotá, D.C.: Congreso, 1991. 17 p.

_____. Ley 7. (16, enero, 1991). Por la cual se dictan normas generales a las cuales debe sujetarse el Gobierno Nacional para regular el comercio exterior del país, se crea el Ministerio de Comercio Exterior, se determina la composición y funciones del Consejo Superior de Comercio Exterior, se crean el Banco de Comercio Exterior y el Fondo de Modernización Económica, se confieren unas autorizaciones y se dictan otras disposiciones. Bogotá, D.C.: Congreso, 1991. 11 p.

_____. Ley 9. (17, enero, 1991). Por la cual se dictan normas generales a las que deberá sujetarse el Gobierno Nacional para regular los cambios internacionales y se adoptan medidas complementarias. Bogotá, D.C.: Congreso, 1991. 10 p.

_____. Ley 170. (15, diciembre, 1994). Por medio de la cual se aprueba el Acuerdo por el que se establece la “Organización Mundial del Comercio” (OMC), suscrito en Marrakech (Marruecos) el 15 de abril de 1994, sus acuerdos multilaterales anexos y el Acuerdo Plurilateral anexo sobre la carne de bovino. Bogotá, D.C.: Congreso, 1994. 336 p.

_____. Ley 388. (18, julio, 1997). Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989 y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones. Bogotá, D.C.: Congreso, 1997. 45 p.

_____. Ley 1004. (30, diciembre, 2005). Por la cual se modifica un régimen especial para estimular la inversión y se dictan otras disposiciones. Bogotá, D.C.: Congreso, 2005. 4 p.

COLOMBIA. DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN (DNP). Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. Bogotá, D.C.: DNP & Presidencia de la República, 2018. 212 p.

_____. Agenda Interna para la Productividad y la Competitividad: documento regional del Valle del Cauca. Bogotá, D.C.: DNP, 2007. p. 27-28

COLOMBIA. MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO. Las inversiones de zonas francas ya acumulan los $44 billones. [En línea] [Consultado el 22 de Julio de 2022] [Disponible en Las inversiones de zonas francas ya acumulan los $44 billones | MINCIT - Ministerio de Comercio, Industria y Turismo], 2022.

_____. Informe de zonas francas aprobadas. Bogotá: MINCIT, 2022. 9 p.

COMERCIALIZADORA DE AZÚCAR Y MIELES S.A. (CIAMSA). Estructura de la compañía CIAMSA. [En línea] [Consultado el 29 de Noviembre de 2022] [Disponible en Operador Logístico – Ciamsa Comercializadora | exportacion azucar | operacion portuaria | plataforma logistica ciamsa II | fertilizantes | exportacion azucar valle del cuaca], 2021.

CONCEJO MUNICIPAL DE PALMIRA. Acuerdo No. 109 de 2001: "*por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial*". Palmira: Concejo Municipal, 2001. 150 p.

CORPORACIÓN COLOMBIANA DE INVESTIGACIÓN AGROPECUARIA (AGROSAVIA). Proyecto de la cadena de valor de la yuca. [En línea] [Consultado el 29 de Noviembre de 2022] [Disponible en Encuentro de Actores de la Cadena de la Yuca (agrosavia.co)], 2022.

CORZO DÍAZ, Erika. Análisis estratégico del sector BPO&O a través de los beneficios del TLC Colombia-Estados Unidos para su internacionalización. Trabajo de grado para optar por el título de Profesional en Negocios Internacionales. Bogotá: Universidad Piloto de Colombia, 2016. 61 p.

CUADRADO CIURANETA, Sergi. La metropolización del territorio en el cambio de siglo: dispersión metropolitana, urbanización del medio rural y transformación de los espacios turísticos en la Europa Mediterránea. *Biblio3W: Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. 2016. Vol. XXI, nro. 1.154, pp. 1-36

CUERVO GONZÁLEZ, Luis Mauricio. Globalización y territorio. Santiago de Chile: Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social (ILPES), 2006. 57 p.

CRESPO BLANCO, María de la Concepción. Factores determinantes de la configuración del modelo urbano en el planeamiento urbanístico derivado: el caso de Barcelona. Tesis doctoral para optar por el título de Doctora en Gestión y Valoración Urbana y Arquitectónica. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya, 2012. 595 p.

DELGADILLO, Olga Lucía & VALENCIA, Víctor Hugo. Misión Chardón y la modernización agrícola en el valle geográfico del río Cauca (Colombia). *Historia Agraria*. 2020. Vol. 8, pp. 145-175

DELGADO MAHECHA, Ovidio. Debates sobre el espacio en la geografía contemporánea. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2003. 253 p.

DELGADO BUJALANCE, Buenaventura & GARCÍA GARCÍA, Antonio. Una aproximación a los nuevos paisajes de la metápolis en Andalucía. *Scripta Nova: revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. 2009. Vol. XIII, nro. 297, pp. 1-23

DE MATTOS, Carlos. Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina: de la ciudad a lo urbano generalizado. *Revista de Geografía Norte Grande*. 2010. Vol. 47, pp. 81-104

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (DANE). Boletín técnico sobre comercio exterior y movimiento de mercancías de zonas francas año 2018. Bogotá: DANE, 2018. 11 p.

_____. Boletín técnico sobre el comercio exterior y movimiento de mercancías de zonas francas año 2019. Bogotá: DANE, 2020. 11 p.

_____. Boletín técnico: Producto Interno Bruto (PIB). Bogotá: DANE, 2020. 50 p.

_____. Boletín técnico sobre el comercio exterior y movimiento de mercancías de zonas francas año 2021. Bogotá: DANE, 2022. 32 p.

_____. Boletín técnico sobre el movimiento de mercancías en zonas francas, año 2021. Bogotá: DANE, 2022. 16 p.

DÍAZ LASSO, Elsa Mary & REYES MORENO, Lina Ibeth. Impacto económico de la Zona Franca del Norte del Cauca en el municipio de Puerto Tejada, Cauca. Trabajo de grado para optar por el título de Contadoras Públicas. Santander de Quilichao: Universidad del Valle, 2012. 141 p.

EXPRESS LUCK INDUSTRIAL. Caracterización general de la empresa. [En línea] [Consultado el 13 de Febrero de 2023] [Disponible en Acerca de Nosotros - Express LUCK].

FALLA GUTIÉRREZ, Marcela, *et al*. Un modelo físico de Ordenamiento Territorial para el Valle del Cauca a partir de su sistema de ciudades. Cali: Gobernación del Valle & Universidad San Buenaventura, 2009. 298 p.

FUJITA, Masahisa & KRUGMAN, Paul. La nueva geografía económica: pasado, presente y futuro. *Investigaciones Regionales*. 2004, nro. 4, pp. 177-206

FURUKAWA ELECTRIC GROUP. Furukawa amplía su planta de producción en Colombia. [En línea] [Consultado el 16 de Enero de 2023] [Disponible en Furukawa Electric amplía su planta de componentes ópticos en Palmira, y así celebra cinco años de inversión en Colombia (furukawalatam.com)], 2019.

_____. Sobre el nuevo puerto de Posorja en Ecuador. [En línea] [Consultado el 16 de Enero de 2023] [Disponible en El puerto DP World Posorja en Ecuador cuenta con una de las mejores infraestructuras ópticas de la Costa Oeste de Sudamérica (furukawalatam.com)], 2021.

FLOREZ GIRALDO, Diego. Análisis de la competitividad de los terminales marítimos en concesión privada del puerto de Buenaventura a partir del estatuto portuario de 1991. Tesis

de Maestría para optar por el título de Magíster en Administración. Cali: Universidad del Valle, 2019. 199 p.

GAGO GARCÍA, Cándida & SERRANO CAMBRONERO, María Milagros. Nuevas herramientas para la construcción de modelos de organización territorial en función del transporte. *Papeles de Geografía*. 2002, nro. 36, pp. 59-80

GALINDO DÍAZ, Jorge. Arquitectura, industria y ciudad en el Valle del Cauca: tipos y técnicas (1917-1945). Cali: Universidad del Valle, 2003. 155 p.

GAMATELO S.A.S. & UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA. Presentación del plan urbanístico “Ciudad Santa Bárbara”. [En línea] [Consultado el 30 de Noviembre de 2022] [Disponible en TER-Ciudad Santa Bárbara — opus - diseño arquitectura paisaje (opusestudio.com)], 2020.

GARCÍA FANLO, Luis. ¿Qué es un dispositivo?: Foucault, Deleuze y Agamben. *A parte Rei: Revista de Filosofía*. 2011, nro. 74, pp. 1-8

GARZA TOLEDO, Enrique de la. El positivismo: polémica y crisis. Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana (UAM), 1985. 25 p.

GIL, José Alejandro & QUINTERO CHAVES, Daniela. Evolución de la infraestructura del Valle del Cauca. Trabajo de grado para optar por el título de Profesional en Economía y Negocios Internacionales. Cali: Universidad ICESI, 2019. 38 p.

GIL OSPINA, Armando Antonio & OSORIO DUQUE, Carlos Alberto. Externalización de la información tecnológica, externalización del proceso de negociación y externalización del proceso del conocimiento. *Revista Académica e Institucional Páginas de la UCP*. 2015, nro. 96, pp. 177-192

GIL PIEDRAHÍTA, Daniel Alejandro. Propuesta de mejoramiento al proceso de despacho de materias primas importadas desde el puerto de Buenaventura hasta su consumo en la planta de Itacol de Occidente Palmira – Valle del Cauca. Trabajo de grado para optar por el título de Contador Público. Palmira: Universidad del Valle, 2019. 122 p.

GOBERNACIÓN DEL VALLE DEL CAUCA & UNIVERSIDAD DE SAN BUENAVENTURA DE CALI. Estructuración socioeconómica-espacial. En: Diagnóstico Operativo del Plan de Ordenamiento Territorial Departamental del Valle del Cauca. Cali: Gobernación & Universidad San Buenaventura, 2013. p. 89-148

_____. Estructura actual del territorio vallecaucano. En: Diagnóstico Operativo del Plan de Ordenamiento Territorial Departamental del Valle del Cauca. Cali: Gobernación & Universidad San Buenaventura, 2013. p. 184-332

_____. Inserción regional actual del Valle del Cauca. En: Diagnóstico Operativo del Plan de Ordenamiento Territorial Departamental del Valle del Cauca. Cali: Gobernación & Universidad San Buenaventura, 2013. p. 65-87

GONZÁLEZ LASSO, Mauricio. Plan piloto de mantenimiento para los departamentos de preparación y envasado de licores, rones y máquinas de la Industria de Licores del Valle. Trabajo de grado para optar por el título de Ingeniero Mecánico. Cali: Universidad Autónoma de Occidente, 2006. 91 p.

GUAYAZAN OSTIOS, Angy Daniela, *et al*. Evolución del puerto de Buenaventura en los últimos 10 años y su impacto en la productividad. Trabajo de grado para optar por el título de Profesional en Finanzas y Negocios Internacionales. Bogotá: Fundación Universitaria Panamericana, 2019. 43 p.

GRUPO MANUELITA DE COLOMBIA. Organización empresarial de Mejillones América. [En línea] [Consultado el 25 de Noviembre de 2022] [Disponible en Mejillones | Manuelita].

HABERMAS, Jürgen. Conocimiento e interés. 2ª ed. Valencia: Universitat de València, 1996. 106 p.

HEINEBERG, Heinz. Las metrópolis en el proceso de globalización. *Biblio 3W: Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. 2005. Vol. X, nro. 563, pp. 1-17

JANOSCHKA, Michael. El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. *Revista EURE*. 2002. Vol. XXVIII, nro. 85, pp. 11-29

JIMÉNEZ REYES, Luis Carlos. Transformaciones espaciales derivadas del proceso de globalización. *Cuadernos de Geografía*. 1999. Vol. VIII, nro. 1, pp. 74-92

_____. Geografía del cambio “global”: algunos efectos en la organización del espacio geográfico. *Cuadernos de Geografía*. 2003. Vol. XII, nro. 1, pp. 155-166

LONDOÑO RENDÓN, Carlos Enrique. La apertura económica en Colombia. *Revista Pensamiento Humanista*. 1998, nro. 4, pp. 40-51

LOMBANA, Jahir & ROZAS GUTIÉRREZ, Silvia. Marco analítico de la competitividad: fundamentos para el estudio de la competitividad regional. *Pensamiento y Gestión*. 2009, nro. 26, pp. 7-8

LÓPEZ-HURTADO, Jonnathan. Incidencia de los periodos de Industrialización por Sustitución de Importaciones y de Apertura Económica en la generación de Ciencia, Tecnología e Innovación en Colombia. *Revista Nova ET-VETERA*. 2018. Vol. 4, nro. 41, pp. 1-8

LÓPEZ, Isabel, *et al*. De las metrópolis a las metápolis, el paisaje como instrumento de análisis. Caso: región del Gran La Plata. En: VII Congreso de Medio Ambiente. La Plata: Universidad Nacional de La Plata, 2012. 17 p.

LÓPEZ RESTREPO, Daniela. Expansión urbana en el municipio de Jamundí, camino al modelo de ciudad difusa y fragmentada. Trabajo de grado para optar por el título de Geógrafa. Cali: Universidad del Valle, 2021. 162 p.

LLANOS HERNÁNDEZ, Luis. El concepto del territorio y la investigación en las ciencias sociales. *Agricultura, sociedad y desarrollo*. 2010. Vol. 7, nro. 3, pp. 207-220

LLANTAS UNIDAS INTERNACIONAL S.A.S. Descripción general de la compañía. [En línea] [Consultado el 13 de Febrero de 2023] [Disponible en Llantasunidas.co], 2019.

MANRIQUE FLÓREZ, Óscar Fernando. Palmira, morfología urbana en el valle geográfico del río Cauca, siglo XX (1960-1997). Tesis de Maestría para optar por el título de Magíster en Historia. Cali: Universidad del Valle, 2019. 183 p.

MÁRQUEZ LÓPEZ, Lisett & PRADILLA COBOS, Emilio. Los territorios latinoamericanos en la mundialización del capital. *Territorios*. 2016, nro. 34, pp. 17-34

MARRÓN GAITE, María Jesús. La difusión de innovaciones desde una perspectiva geográfica: principales tendencias. *Estudios Geográficos*. 2001. Vol. LXII, nro. 245, pp. 675-703

MARTÍNEZ ORTÍZ, Astrid & GARCÍA ROMERO, Helena. Competitividad en el transporte aéreo en Colombia. Bogotá: Fundación para la Educación Superior y el Desarrollo (FEDESARROLLO) y el Fondo Nacional de Turismo (FONTUR), 2016. 218 p.

MARTÍNEZ TORO, Pedro Martín & BUITRAGO BERMÚDEZ, Óscar. Cali, una metrópoli regional en movimiento. La planificación municipal y los procesos de metropolización. Cali: Universidad del Valle, 2011. 131 p.

MARTÍNEZ TORO, Pedro Martin & PATIÑO GÓMEZ, Zaida Liz. Área metropolitana del sur del Valle y norte del Cauca (AMVACA): definición, caracterización y propuesta de conformación. Cali: Universidad del Valle, 2015. 344 p.

MARTÍNEZ TORO, Pedro Martín. La integración subregional y la caracterización funcional, morfológica del fenómeno de metropolización en el área de influencia metropolitana de Cali. En: Actas Latinoamericanas de Varsovia, Octubre, 2005, Vol. 28. 20 p.

_____. La metropolización afectada por la globalización: reflexión epistemológica sobre la nueva revolución urbana. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*. 2016. Vol. 25, nro. 2, pp. 77-105

_____. Mercado inmobiliario y la producción del archipiélago metropolitano: la metropolización de Cali. *Bitácora Urbano Territorial*. 2018. Vol. 28, nro. 1, pp. 9-24

MATEO RODRÍGUEZ, José Manuel & BOLLO MANENT, Manuel. La región como categoría geográfica. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), 2016. 108 p.

MAZUREK, Hubert. El territorio o la organización de los actores. En: Espacio y territorio: instrumentos metodológicos de investigación social. La Paz: Universidad Para la Investigación Estratégica en Bolivia (U-PIEB) & Ministerio de Relaciones Exteriores de Países Bajos, 2006. 206 p.

MÉNDEZ ALVAREZ, Carlos Eduardo. Metodología: diseño y desarrollo del proceso de investigación con énfasis en ciencias empresariales. 4ª ed. México: Limusa, 2011. 357 p.

MONCLÚS, Javier. Suburbanización y nuevas geografías: perspectivas geográfico-urbanísticas. En: Seminario "*Ciudad dispersa: suburbanización y nuevas periferias*". Barcelona: 1996. 7 p.

MONEDERO RIVERA, Juan. ¿*Por qué Gran Bretaña*?: Revolución Industrial y globalización. Trabajo de grado para optar por el título de Profesional en Marketing e Investigación de Mercados. Valladolid: Universidad de Valladolid, 2016. 33 p.

MONNET, Jérôme. Globalización y territorializaciones "areolar" y "reticular": los casos de Los Ángeles y la Ciudad de México (CDMX). En: Memorias del V Seminario Internacional de la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio. Toluca: Universidad Autónoma del Estado de México, 1999. 11 p.

MORENO RINCÓN, Pamela Idali. Acciones para el fortalecimiento de las sociedades dedicadas a la gestión de puertos. Caso: Sociedad Portuaria de Buenaventura, Colombia, 2020-2021. Trabajo de grado para optar por el título de Profesional en Comercio Exterior, Buenaventura: Universidad del Valle, 2022. 116 p.

MORINELLY BURBANO, María Camila. Coordinación de los actores Universidad-Empresa-Estado en el eje Ciencia-Tecnología e Innovación de la Política Pública de Competitividad en el Valle del Cauca. Tesis de Maestría para optar por el título de Magíster en Políticas Públicas. Cali: Universidad del Valle, 2017. 146 p.

NARANJO VALENCIA, Joan Steven & SERNA LANDAZURY, Libia Bolena. Travesía hacia el progreso: impactos de los procesos modernizadores en el paisaje y la sociedad del Valle del Cauca a partir del plan Lilienthal. Trabajo de grado para optar por el título de Profesionales en Historia. Cali: Universidad del Valle, 2015. 152 p.

NAVIA CASTAÑO, Ximena. Propuesta para dinamizar el desarrollo actual de la Zona Franca del Pacífico. Trabajo de grado para optar por el título de Economista. Cali: Universidad Autónoma de Occidente, 2007. 124 p.

OCHOA TORRES, Santos. Habermas: conocimiento e interés. El nuevo estatuto de la razón comprensiva. *A Parte Rei: Revista de Filosofía*. *s/f*, nro. 55, pp. 1-18

PARQUE CIENTÍFICO Y TECNOLÓGICO BIOPACÍFICO & ALCALDÍA MUNICIPAL DE PALMIRA. Plan Estratégico de Desarrollo de Biopacífico (2015-2030): investigación e innovación para el desarrollo. Palmira: Biopacífico & Alcaldía Municipal, 2016. 33 p.

PÉREZ MONTEZUMA, Nicole Victoria. Diseño de un plan de mejoramiento que le permita al Centro Internacional de Agricultura Tropical (CIAT) incentivar el nivel de interculturalidad en su personal nacional y extranjero. Trabajo de grado para optar por el título de Administradora de Empresas. Cali: Universidad del Valle, 2020. 117 p.

PERIÓDICO EL PAÍS DE CALI. El Valle del Cauca proyecta tener una zona franca de tecnología automotriz. [En línea] [Consultado el 29 de Noviembre de 2022] [Disponible en El Valle del Cauca proyecta tener zona franca de tecnología automotriz (elpais.com.co)], 2015.

_____. Salen al mercado los televisores “Made in Valle”. [En línea] [Consultado el 13 de Febrero de 2023] [Disponible en Salen al mercado los televisores 'Made in Valle' (elpais.com.co)], 2018.

_____. Conozca los seis grandes campos de negocio que mueven al Valle del Cauca. [En línea] [Consultado el 4 de Febrero de 2023] [Disponible en Conozca los seis grandes campos de negocio que mueven al Valle del Cauca (elpais.com.co)], 2019.

_____. El papel clave que han jugado los 9 “*clusters*” de la economía del Valle en la crisis. [En línea] [Consultado el 4 de Febrero de 2023] [Disponible en El papel clave que han jugado los 9 'clusters' de la economía del Valle en la crisis (elpais.com.co)], 2021.

PERIÓDICO LA REPÚBLICA. Próximo año iniciará nueva etapa del aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón en Cali. [En línea] [Consultado el 29 de Noviembre de 2022] [Disponible en Próximo año iniciará nueva etapa del aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón en Cali (larepublica.co)], 2019.

_____. Empresarios del Valle del Cauca presentaron el clúster de sistema moda. [En línea] [Consultado el 4 de Febrero de 2023] [Disponible en Empresarios del Valle del Cauca presentaron el Cluster Sistema Moda (larepublica.co)], 2021.

_____. Llanogrande centro comercial sigue creciendo para hacer felices a sus visitantes. [En línea] [Consultado el 22 de Noviembre de 2022] [Disponible en Llanogrande Centro Comercial sigue creciendo para hacer felices a sus visitantes (larepublica.co)], 2022.

PIEDRAHÍTA, Esteban; PÉREZ, Carlos Andrés & LONDOÑO, Harold. Mientras llegaba el futuro: 25 años de apertura económica en el Valle del Cauca. Cali: Cámara de Comercio de Cali, 2017. 193 p.

PINEDA-GÓMEZ, Hernán Darío. Clúster, infraestructura y mercadeo de la ciudad: Medellín 1995-2013. *Bitácora Urbano Territorial*. 2019. Vol. 29, nro. 1, pp. 139-146

PRADA B., Luis M. Globalización y finanzas internacionales. *Innovar: Revista de Ciencias Administrativas y Sociales*. 2003, nro. 21, pp. 31-36

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 444 (22, marzo, 1967). Sobre régimen de cambios internacionales y de comercio exterior. Bogotá D.C.: Presidencia, 1967. 47 p.

_____. Decreto 1095 (7, julio, 1970). Por el cual se establecen las Zonas Francas Industriales y Comerciales de Buenaventura y Palmaseca. Bogotá, D.C.: Presidencia, 1970. 4 p.

_____. Decreto 1471 (6, mayo, 1986). Por el cual se desarrolla la Ley 105 de 1985. Bogotá, D.C.: Presidencia, 1986. 9 p.

_____. Decreto 2131 (13, septiembre, 1991). Por el cual se dictan normas sobre la estructura y funcionamiento de las Zonas Francas Industriales de Bienes y Servicios. Bogotá, D,C,: Presidencia, 1991. 12 p.

_____. Decreto 2111 (29, diciembre, 1992). Por el cual se suprimen los establecimientos públicos operadores de las Zonas Francas Industriales y Comerciales de Barranquilla, Cartagena, Santa Marta, Palmaseca, Buenaventura, Cúcuta, Rionegro y Urabá. Bogotá, D.C.: Presidencia, 1992. 5 p

_____. Decreto 971 (31, mayo, 1993). Por el cual se modifica parcialmente el régimen de zonas francas y se dictan otras disposiciones. Bogotá, D.C.: Presidencia, 1993. 7 p.

_____. Decreto 1125 (16, junio, 1993). Por el cual se establece el proceso de liquidación de los establecimientos públicos que operan las Zonas Francas Industriales y Comerciales de Barranquilla, Cartagena, Santa Marta, Palmaseca, Buenaventura, Cúcuta, Rionegro y Urabá. Bogotá, D.C.: Presidencia, 1993. 3 p.

_____. Decreto 1177 (3, julio. 1996). Por el cual se regula la existencia y funcionamiento de las Zonas Francas Transitorias de carácter comercial y de servicios. Bogotá, D.C.: Presidencia, 1996. 4 p.

_____. Decreto 2233 (7, diciembre, 1996). Por el cual se establece el régimen de las Zonas Francas Industriales de Bienes y Servicios. Bogotá, D,C.: Presidencia, 1996. 16 p.

_____. Decreto 383 (12, febrero, 2007). Por el cual se modifica el Decreto 2685 de 1999 y se dictan otras disposiciones. Bogotá, D.C.: Presidencia, 2007. 21 p.

_____. Decreto 4051 (23, octubre, 2007). Por el cual se modifica parcialmente el Decreto 2685 de 1999 y se dictan otras disposiciones. Bogotá, D.C.: Presidencia, 2007. 17 p.

_____. Decreto 780 (16, marzo, 2008). Por el cual se adiciona el Decreto 2685 de 1999. Bogotá, D.C.: Presidencia, 2008. 3 p.

_____. Decreto 4066 (24, octubre, 2008). Por el cual se modifican los artículos 1, 9, 10, 11, 14, 17, 18 y 19 del Decreto 3600 de 2007 y se dictan otras disposiciones. Bogotá, D.C.: Presidencia, 2008. 5 p.

_____. Decreto 1289 (17, junio, 2015). Por el cual se modifica parcialmente la estructura del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y se dictan otras disposiciones. Bogotá, D.C.: Presidencia, 2015. 9 p.

_____. Decreto 2147 (23, diciembre, 2016). Por el cual se modifica el régimen de zonas francas y se dictan otras disposiciones. Bogotá, D.C.: Presidencia, 2016. 371 p.

_____. Decreto 659 (17, abril, 2018). Por el cual se modifican los Decretos 2685 de 1999 y 2147 de 2016. Bogotá, D.C.: Presidencia, 2018. 39 p.

_____. Decreto 1289 (17, junio, 2015). Por el cual se modifica parcialmente la estructura del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y se dictan otras disposiciones. Bogotá, D.C.: Presidencia, 2015. 9 p.

_____. Decreto 278 (15, marzo, 2021). Por el cual se modifica el Decreto 2147 de 2016. Bogotá, D.C.: Presidencia, 2021. 51 p.

PROCOLOMBIA & MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO. Directorio de zonas francas. Bogotá: PROCOLOMBIA & MINCIT, *s/f*. 112 p.

QUICENO BOLAÑOS, Lisneidy & TRIGEROS ARANGO, Diana Carolina. Las zonas francas en Palmira: ¿un instrumento de estímulo a la inversión y generación de empleo? Trabajo de pregrado para optar por el título de contador público. Palmira: Universidad del Valle, 2010. 172 p.

RAMÍREZ MOLINARES, Carlos Vicente. La inversión extranjera directa en Colombia: años 1990-2009. *Saber, Ciencia y Libertad*. 2010. Vol. 5, nro. 2, pp. 173-183

RAMÍREZ ORREGO, Ella Nhoris. Valle del Cauca: aspectos de su proceso de configuración regional en el contexto republicano. Tesis de maestría para optar por el título de Magíster en Historia. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, 2011. 125 p.

REVISTA SEMANA. Zona Franca del Pacífico operará Zona Franca Transitoria del Centro de Eventos Valle del Pacífico. [En línea] [Consultado el 20 de Diciembre de 2022] [Disponible en Zona Franca del Pacífico operará Zona Franca Transitoria del Centro de Eventos Valle del Pacífico (semana.com)], 2008.

_____. La expansión del centro comercial Llanogrande. [En línea] [Consultado el 22 de Noviembre de 2022] [Disponible en Expansión del centro comercial Llanogrande de Palmira (semana.com)], 2019.

RODALLEGA CORAL, Ivonne Maritza. Plan de mercadeo para la empresa Telemark Spain en la ciudad de Cali. Trabajo de grado para optar por el título de Profesional en Mercadeo y Negocios Internacionales. Cali: Universidad Autónoma de Occidente, 2016. 150 p.

RUIZ DOTRAS, Elisabet. La nueva era de los mercados financieros y su globalización. *OIKONMICS: Revista de los Estudios de Economía y Empresa*. 2014, nro. 2, pp. 25-31

SÁNCHEZ CORTÉS, Edna Mariel & ARDILA DÍAZ, Lina Valeria. Análisis del impacto de la inversión extranjera en el sector empresarial de la ciudad de Palmira para los años 2012-2015. Tesis de pregrado. Palmira: Universidad del Valle, 2015. 96 p.

SASSEN, Saskia. Ciudades en la economía global: enfoques teóricos y metodológicos. *EURE*. 1998. Vol. XXIV, nro. 71, pp. 1-50

SEGRELLES SERRANO, José Antonio. Conceptos, definiciones y contenidos de la geografía económica: evolución epistemológica de la geografía económica. Alicante: Universitat d'Alacant, *s/f*. 47 p.

_____. Los factores de localización de las actividades económicas y la interrelación economía-espacio. Alicante: Universitat d'Alacant, *s/f*. 28 p.

SERNA DE LA GARZA, José María. *Globalización*, *Estado* y *Derecho*: el debate sobre el Estado en la era de la globalización. En: Impacto e implicaciones constitucionales de la globalización en el sistema jurídico mexicano. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), 2012. 372 p.

SERNA ISAZA, Ramón Alberto. Seminario de Trabajo de Grado: perspectiva teórica de la investigación. Cali: Universidad del Valle, 2019. 1 p.

SUCROAL S.A. Socios estratégicos de operación global. [En línea] [Consultado el 25 de Noviembre de 2022] [Disponible en Socios estratégicos - Sucroal].

SUÑOL, Sandra. Aspectos teóricos de la competitividad. *Ciencia y Sociedad*. 2006. Vol. XXXI, nro. 2, pp. 179-198

SCHAEFER K., Fred. Excepcionalismo en geografía: un análisis metodológico. Traducción de Horacio Capel. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1998. 94 p.

TRINCA FIGHERA, Delfina. Globalización y territorio: una aproximación desde la geografía. *Párrafos Geográficos*. 2006. Vol. 5, nro. 1, pp. 85-91

UNIVERSIDAD DEL VALLE & ALCALDÍA MUNICIPAL DE PALMIRA. Agenda de Competitividad para el municipio de Palmira: informe final. Palmira: Univalle & Alcaldía Municipal, 2009. 220 p.

_____. Determinación de la vocación productiva y de desarrollo del polígono de oro de Palmira. Palmira: Univalle & Alcaldía Municipal, 2012. 102 p.

VALENCIA GONZÁLEZ, Catherine. Zonas francas en Colombia: una evaluación de sus avances comerciales. *Revista Espacios*. 2010. Vol. 41, nro. 27, pp. 192-203

VALENCIA LLANO, Alonso. Palmira: historia, desarrollo económico e identidad cultural. Cali: Programa Editorial de la Universidad del Valle, 2019. 161 p.

VALENZUELA AGUILERA, Alfonso. Dispositivos de la globalización: la construcción de grandes proyectos urbanos en Ciudad de México. *EURE*. 2013. Vol. 39, nro. 116, pp. 101-118

VARGAS ULATE, Gilbert. Espacio y territorio en el análisis geográfico. *Reflexiones*. 2012. Vol. 91, nro. 1, pp. 313-326

VÁSQUEZ BENÍTEZ, Édgar. Historia de Cali en el siglo 20: sociedad, economía, cultura y espacio. Cali: Universidad del Valle, 2001. 338 p.

VELÁZQUEZ BECERRIL, César A. & PÉREZ-PÉREZ, Gabriel. Las transformaciones del Estado-nación en el contexto de la globalización. *Política y Cultura*. 2010, nro. 33, pp. 107-127

VELOZA TORRES, Jenny Patricia. Análisis multitemporal de las coberturas y usos del suelo de la reserva forestal protectora-productora “Casablanca” en Madrid, Cundinamarca, entre los años 1961 y 2015: aportes para el ordenamiento territorial municipal. Trabajo de grado para optar por el título de especialista en Sistemas de Información Geográfica (SIG). Bogotá: Universidad Distrital Francisco José de Caldas e Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), 2017. 67 p.

VILADECANS MARSAL, Elisabet. El papel de las economías de aglomeración en la localización de las actividades industriales: un análisis al caso español. Tesis doctoral para la obtención del título de Doctor en Ciencias Económicas y Empresariales. Barcelona: Universitat de Barcelona, 1999. 156 p.

VINUESA ANGULO, Julio & VIDAL DOMÍNGUEZ, María Jesús. Los procesos de urbanización. Madrid: Síntesis, 1991. 205 p.

VINUESA ANGULO, Julio. Sobre el concepto de "*área metropolitana*". *Estudios Geográficos*. 1975. Vol. 36, nro. 340, pp. 1143-1156

ZONA FRANCA DEL PACÍFICO. Sobre la ampliación de la Zona Franca del Pacífico. [En línea] [Consultado el 20 de Diciembre de 2022] [Disponible en "La ampliación de la Zona Franca permitirá la llegada de 15 a 20 nuevos usuarios", Juan Carlos Botero, gerente ZFP - Zona Franca del Pacífico (zonafrancadelpacifico.com)], 2019.

_____. Prórroga del término de la declaratoria de existencia de la Zona Franca del Pacífico. [En línea] [Consultado el 20 de Diciembre de 2022] [Disponible en Autorizada por 30 años la prórroga del término de la declaratoria de existencia de la Zona Franca del Pacífico - Zona Franca del Pacífico (zonafrancadelpacifico.com)], 2021.

_____. Actividades de outsourcing que realiza la Zona Franca del Pacífico. [En línea] [Consultado el 20 de Diciembre de 2022] [Disponible en Conócenos | Zona Franca del Pacífico (zonafrancadelpacifico.com)], 2021.

10.2. Páginas de internet de las empresas y centros de investigación citados en el documento

#	Nombre	Tipo de dispositivo	Link de consulta
1	**Ingenio Manuelita**	INDUSTRIAL	http://manuelita.com/perfil-corporativo/
2	**Compañía Colombiana de Empaques Bates S.A.S. (COLOMBATES)**	INDUSTRIAL	https://colombates.com.co/sobre-nosotros/ https://www.larepublica.co/responsabilidad-social/colombates-y-wwf-colombia-se-unieron-para-promover-la-conservacion-de-bosques-y-ecosistemas-3055081
3	**Ingenio Central Tumaco**	NO APLICA	http://www.centumaco.com.co/
4	**Carvajal Espacio MEPAL**	INDUSTRIAL	https://www.mepal.com.co/
5	**Béisbol de Colombia S.A.S.**	NO APLICA	https://co.computrabajo.com/empresas/acerca-de-beisbol-de-colombia-sas-6821F553366FE009
6	**Comercializadora de Azúcar y Mieles S.A. (CIAMSA)**	LOGÍSTICO	https://www.ciamsa.com/es/quienes-somos/
7	**Sucroal S.A.**	INDUSTRIAL	https://sucroal.com.co/
8	**Interconexión Eléctrica S.A. E.P.S. (ISA)**	INDUSTRIAL	https://www.isa.co/es/inversionistas/
9	**Harinera del Valle**	INDUSTRIAL	https://www.hv.com.co/sala-de-prensa/noticias/
10	**VIGOMEZ S.A.S**	COMERCIAL	https://vigomez.co/
11	**Industria Colombiana de Papeles S.A.S. (INCOLPA)**	INDUSTRIAL	https://www.incolpaltda.com/quienes-somos/

#	Nombre	Tipo de dispositivo	Link de consulta
13	**AyG Ingeniería S.A.S.**	NO APLICA	Ayg Ingenieria S.A.S. Perfil de Compañía - Colombia | Finanzas y ejecutivos clave | EMIS
14	**Aceites y Disolventes Palmaseca Ltda.**	NO APLICA	http://adpalmaseca.com/nosotros/
15	**Alé Aluminio Extruido**	NO APLICA	https://alealuminios.com/web/
16	**Ingeniería, Maquinaria y Equipos de Colombia S.A.S.**	NO APLICA	Ingenieria Maquinaria Y Equipos De Colombia S.A. Perfil de Compañía - Colombia | Finanzas y ejecutivos clave | EMIS
17	**Itacol de Occidente S.A.**	INDUSTRIAL	https://www.italcol.com/italcol-corporativo/
18	**Imecol S.A.**	INDUSTRIAL	http://imecol.com/index.php/nosotros
19	**Industrias de Licores del Valle**	INDUSTRIAL	Industria de Licores del Valle: ¿Superó la ILV el 'trago amargo' por el desplome de ventas en 2017? (googleusercontent.com)
20	**Industrias de Muebles S.A. (INVAL)**	INDUSTRIAL	https://inval.com.co/col/content/8-quienes-somos
21	**Quimpac de Colombia S.A.**	INDUSTRIAL	https://www.quimpac.com.co/index.php/quimpac
22	**Colcalderas Ltda.**	NO APLICA	https://colcalderas.com/
23	**Unispan Colombia S.A.S.**	INDUSTRIAL	https://unispan.com.co/proyectos/
24	**Industrias Lehner S.A.**	INDUSTRIAL	https://www.elpais.com.co/valle/por-problemas-economicos-industrias-lehner-se-reestructura.html
25	**Del Alba S.A.**	NO APLICA	https://delalba.com.co/
26	**Agroavícola Sanmarino S.A.**	NO APLICA	https://avinews.com/san-marino-celebra-20-anos-exito-colombia/
27	**Cemex**	INDUSTRIAL	https://www.cemex.com/es/acerca-de-cemex/nuestra-historia
28	**Kimel de Colombia**	INDUSTRIAL	https://www.kimeldecolombia.com/home/quienes_somos.html
29	**Disproquin S.A.S.**	NO APLICA	http://disproquin.com.co/somos/

#	Nombre	Tipo de dispositivo	Link de consulta
30	**Holcim**	INDUSTRIAL	https://www.holcim.com.co/nuestra-empresa/perfil-corporativo
31	**TermoEmcali S.A. E.P.S.**	NO APLICA	https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16418049
32	**IMEPEX S.A.S**	NO APLICA	https://imepex.com/es/index.php/contactanos/
33	**Alquería**	INDUSTRIAL	https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-3277196
34	**Interaseo del Valle (Estación de transferencia)**	LOGÍSTICA	https://interaseo.com.co/quienes-somos/ https://www.lasempresas.com.co/bogota/interaseo-del-valle-sa/
35	**Colsugar S.A.**	NO APLICA	https://colsugar.com/
36	**Colombia Tissue S.A.S.**	NO APLICA	http://www.colombianatissuesas.com/tissue/
37	**Unilever**	INDUSTRIAL	https://www.unilever-middleamericas.com/about/
38	**Managro (Pacific Fruits)**	INDUSTRIAL	https://www.agronegocios.co/agricultura/managro-se-diversificara-con-la-compra-de-pacific-fruits-dice-el-ceo-2963261
39	**Almatec Logística Inteligente S.A.S.**	LOGÍSTICA	https://almatec.co/
40	**Colgate-Palmolive**	INDUSTRIAL	https://www.colgatepalmolive.com.co/about
41	**Parque Industrial La Guajira 7**	NO APLICA	https://parqueindguajira7.com/#about-us
42	**Comercializadora Ecofuturo S.A.S.**	NO APLICA	https://ecofuturo-sas.com/quienes-somos/
43	**C.I. Made in Colombia S.A.S.**	NO APLICA	https://www.informacolombia.com/directorio-empresas/informacion-empresa/agro-industrial-logistica-sas
44	**Cartones del Valle del Cauca S.A.S.**	NO APLICA	https://www.informacolombia.com/directorio-empresas/informacion-empresa/cartones-valle-cauca-ltda
45	**Impormedical S.A.S.**	NO APLICA	https://impormedical.com.co/nosotros-im
46	**Corporación Colombiana de Investigación Agropecuaria (AGROSAVIA)**	INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA E INNOVACIÓN TECNOLÓGICA	https://www.agrosavia.co/nosotros/sedes/centro-de-investigaci%C3%B3n-palmira https://www.agrosavia.co/noticias/el-encuentro-de-actores-de-la-cadena-de-la-yuca-será-el-espacio-para-la-negociación-interacción-y-discusión-en-busca-de-acciones-conjuntas-para-el-cierre-de-brechas-en-esta-cadena-de-valor

#	Nombre	Tipo de dispositivo	Link de consulta
47	**Instituto Colombiano Agropecuario (ICA)**	INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA E INNOVACIÓN TECNOLÓGICA	https://www.ica.gov.co/transparencia https://www.ica.gov.co/el-ica/historia
48	**Centro Internacional de Agricultura Tropical (CIAT)**	INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA E INNOVACIÓN TECNOLÓGICA	https://ciat.cgiar.org/?lang=es
49	**Corporación Biotec**	INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA E INNOVACIÓN TECNOLÓGICA	https://corporacionbiotec.org/ PRESENTACION-INICIAL-DEL-PROYECTO.pptx (live.com)
50	**Parque Científico y Tecnológico Biopacífico**	INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA E INNOVACIÓN TECNOLÓGICA	https://minciencias.gov.co/sites/default/files/upload/noticias/presentacion-parque-biopacifico_0.pdf https://www.portafolio.co/negocios/empresas/corea-sur-financiara-tres-parques-tecnologicos-80966
51	**Zona Franca del Pacífico**	RÉGIMEN FRANCO	https://www.zonafrancadelpacifico.com/
52	**Zona Franca de Palmaseca**	RÉGIMEN FRANCO	https://www.zonafrancapalmaseca.com/index.php/es/
53	**Zona Franca Proterra Foods**	RÉGIMEN FRANCO	http://www.proterra.com.co/?lang=es
54	**Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón**	LOGÍSTICA	https://www.aerocali.com.co/historia/ https://www.aerocali.com.co/vuelos/aerolineas-operadoras/
55	**Centro comercial Unicentro**	COMERCIAL	https://www.unicentropalmira.com/
56	**Centro comercial Llanogrande**	COMERCIAL	https://www.ccllanogrande.com/nosotros
57	**Superficie comercial Metro**	NO APLICA	https://www.tiendasmetro.co/institucional/nuestras-tiendas
58	**Almacenes Éxito**	NO APLICA	https://www.exito.com/

10.3. Páginas de internet de las ZFP, ZFPE y ZFT que administra la ZFP del Pacífico

#	Nombre	Tipo de zona franca	Link de consulta
1	Agroindustrias del Cauca	ZFPE	https://empresite.eleconomistaamerica.co/AGROINDUSTRIAS-CAUCA-SA.html
2	Carvajal Pulpa y Papel	ZFPE	Pulpa y Papel - Carvajal S.A.
3	Terminal de Contenedores de Buenaventura (TCBUEN)	ZFPE	https://investpacific.org/infraestructura-conectividad/ https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2022/Marzo/Puertos_09/86.Ficha-Tecnica-SP-Terminal-De-Contenedores-De-Buenaventura-Tc-Buen.pdf
4	Telemark Spain	ZFPE	https://www.grupokonecta.com/colombia
5	Sociedad Portuaria de Buenaventura (SPB)	ZFPE	www.sprbun.com/web/portal/inicio
6	Centro de Eventos Valle del Pacífico	ZFT	https://valledelpacifico.co/13anosdehistoria/
7	E-CONTACT COLOMBIA	ZFPE	https://www.e-contact.cl/quienes-somos/
8	Zona Franca Metropolitana	ZFP	https://zfmetropolitana.com/ventajas-zfm/
9	Gecelca	ZFPE	https://www.gecelca.com.co/conocenos/quienes-somos/
10	Aceites Cimarrones	ZFPE	http://www.aceitecimarrones.com/
11	Clínica San Miguel-UCI	ZFPE	http://www.ucihonda.com.co/Site/index.php/es/
12	TCDX	ZFPE	https://www.tdcx.com/

10.4. Páginas de internet de las compañías localizadas en la ZFP del Pacífico

#	Nombre	Tipo de usuario	Link de consulta
1	**Termovalle**	INDUSTRIAL DE BIENES	https://termovalle.com/nosotros/
2	**Sweetsol**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	https://www.emis.com/php/company-profile/CO/Sweetsol_Sucursal_Colombia_es_3743832.html
3	**PGI-Berry Plastic**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	https://www.berryglobal.com/markets
4	**Aptar Cali**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	http://www.investpacific.org/es/pressroom.php?id=99 https://www.aptar.com/es/informacion-general.html-0
5	**Furukawa**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	https://www.furukawalatam.com/es
6	**Lafrancol (Abbott)**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	https://www.latam.abbott/about-us/abbott-in-latin-america.html https://www.abbott.com/
7	**Industria Gráfica Latinoamericana S.A.S. (INDUGRAL)**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	https://www.dinero.com/empresas/articulo/indugral-la-nueva-planta-de-sabmiller-que-exportara-desde-colombia/232534
8	**Rodríguez López Auto (RLA)**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	https://guiaempresas.universia.es/RODRIGUEZ-LOPEZ-AUTO.html
9	**Express Luck Industrial**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	https://www.expressluck.com/?lang=es http://expoindustrial.com.co/salen-al-mercado-los-televisores-made-valle/
10	**Llantas Unidas Internacional S.A.**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	http://www.llantasunidas.co/llantas-unidas/
11	**Merquimia Internacional (MQ)**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	https://www.merquimiagroup.com/

#	Nombre	Tipo de usuario	Link de consulta
12	**Licoamérica S.A.S.**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	https://www.licoamerica.com/corporativo/
13	**TNQ International S.A.S.**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	http://www.tnqinternational.com/contactenos.php
14	**LIPSA (Logística Internacional de Productos y Servicios)**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	https://lipsa.com.co/index.html
15	**ALFRANCA: Apoyo Logístico y Zona Franca**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	http://alfranca.com.co/
16	**CAFZ: Caribbean Associated Free Zone**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	https://cafz.co/about-us/
17	**Desarrolladora ZFB S.A.**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	https://grupozfb.com/
18	**AL-Comercio y Servicios S.A.**	COMERCIAL	https://www.alcomercio.com/index.php
19	**COIMPEX INTERNATIONAL S.A.S.**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	https://empresite.eleconomistaamerica.co/COIMPEX-INTERNATIONAL-SAS.html
20	**CIL: Cadena Integral de Logística S.A.S.**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	https://empresite.eleconomistaamerica.co/CIL-CADENA-INTEGRAL-LOGISTICA-SAS.html
21	**ALDIA Logística**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	http://www.aldialogistica.com/
22	**IC Inversiones ConstruAndes S.A.S.**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	https://www.construandes.com/certificaciones/
23	**Nutramerican Pharma**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	https://nutramerican.com/
24	**NewLog: Logística Integral S.A.S.**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	https://newlogzf.com/nosotros-newlog/

#	Nombre	Tipo de usuario	Link de consulta
25	**Magnum Logistics**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	https://www.magnum.com.co/
26	**Free Zone Service**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	http://servicegroup.com.co/
27	**FQC: Logística Integral**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	Fqc Logistica Integral Zona Franca S A S - Teléfono y dirección | Empresite (eleconomistaamerica.co)
28	**GrupoDistri**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	http://www.grupodistri.com/
29	**Constructora de Zonas Francas de Occidente**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	Constructora de Zonas Francas de Occidente Ltda (site123.me)
30	**Cosmoagro-Triada**	COMERCIAL	https://cosmoagro.com/
31	**C.I. Oil Chemical**	COMERCIAL	http://www.oilchemical.co/
32	**Opercomex S.A.S.**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	Operadores Y Comercializadores En Comercio Exterior Opercomex S A S en PALMIRA | Directorio de empresas Informa Colombia
33	**ST Sabortec International**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	https://sabortecinternational.com/
34	**Tecmi Colombia S.A.S.**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	http://inverminas.eu/TECMIN/ http://www.metalor.com/es/node_59
35	**Valley Service S.A.S.**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	http://wsvalleygroups.com/web/
36	**Valley Logistic S.A.S.**	COMERCIAL	http://wsvalleygroups.com/web/
37	**APIX**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	http://www.apix.com.co/
38	**Americandy**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	Americandy – Dulces La Americana – Dulces La Americana

#	Nombre	Tipo de usuario	Link de consulta
39	**Triada sin Límites en el Agro**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	https://cosmoagro.com/
40	**Johanna Ortiz S.A.S.**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	https://www.johannaortiz.com/pages/zona-franca
41	**Polímeros Colombianos S.A.S.**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	Polimeros Colombianos S A S en PALMIRA | Directorio de empresas Informa Colombia
42	**Servicios de Ingeniería y Arquitectura S.A.S.**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	Servicios De Ingenieria Y Arquitectura S A S - Teléfono y dirección | Empresite (eleconomistaamerica.co)
43	**Premix Integral S.A.S.**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	Premix Integral S A S - Teléfono y dirección | Empresite (eleconomistaamerica.co)
44	**Latina Zona Franca S.A.S.**	COMERCIAL	Latina Zona Franca S A S - Teléfono y dirección | Empresite (eleconomistaamerica.co)
45	**Operador Logístico de Áreas Internacional S.A.S.**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	https://connectamericas.com/es/company/operador-log%C3%ADstico-de-%C3%A1reas-internacional-sas
46	**Procesos Industriales Complementarios S.A.S. (PROINDUCOM)**	INDUSTRIAL DE BIENES Y SERVICIOS	PROCESOS INDUSTRIALES COMPLEMENTARIOS SAS (colombiapymes.com)
47	**Globalog Zona Franca Ltda.**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	https://www.globalogsa.com/
48	**Distribuidora MM S.A.S.**	COMERCIAL	Distribuidora Mm S A S - Teléfono y dirección | Empresite (eleconomistaamerica.co)
49	**Double M S.A.S.**	INDUSTRIAL DE SERVICIOS	https://www.double-m.co/es/sobre-nosotros/

ANEXOS DEL TRABAJO DE GRADO

11.1. Definición de los dispositivos de la globalización de carácter industrial

Para identificar los *dispositivos de la globalización de carácter industrial* que se localizan en el *archipiélago metropolitano* del municipio de Palmira, se realizaron dos procesos metodológicos altamente relacionados: en primer ítem, se utilizaron los 45 "*desarrollos celulares*" identificados en el Cuadro 13, los cuales fueron objeto de una especie de filtro, con la finalidad de reconocer aquellos "*enclaves productivos*" que se dedican solamente a actividades industriales. Una vez seleccionados dichos "*nodos empresariales*", se aplicaron dos criterios de orden funcional que permitieron identificar y caracterizar las compañías que participan activamente en los circuitos económicos de ámbito transnacional que dan forma a la "*metápolis planetaria*". En este punto, vale la pena destacar que, para otorgar el calificativo de "*dispositivo de la globalización*", cada "*enclave productivo*" evaluado debe cumplir con los dos criterios funcionales definidos para tal fin. A continuación, se presentan los resultados obtenidos.

Criterios funcionales definidos para identificar los dispositivos de la globalización de carácter industrial

CF1: La empresa participa en redes metapolitanas de exportación e importación de bienes, servicios, capitales o factores de producción.
CF2: La compañía tiene fiales corporativas establecidas en otros ámbitos nacionales diferentes a Colombia; o la empresa ha creado alianzas estratégicas con algunas firmas extranjeras que permiten que sus productos lleguen a otros países del mundo.

****CF***: *Criterio Funcional*

La siguiente tabla enseña los resultados de la aplicación de estos criterios de orden funcional:

Tabla 13. Identificación de los *dispositivos de la globalización de carácter industrial*.

#	Nombre	Inicio de operaciones en Palmira	CF1	CF2	Resultado	Explicación
1	**Ingenio Manuelita**	1901	X	X	**Si es un dispositivo**	Cumple con los criterios definidos
2	**Compañía Colombiana de Empaques Bates S.A.S. (COLOMBATES)**	1948	X	X	**Si es un dispositivo**	Cumple con los criterios definidos

Continuación de la Tabla 13.

#	Nombre	Inicio de operaciones en Palmira	CF1	CF2	Resultado	Explicación
3	**Ingenio Central Tumaco**	1950	X	-	**No es un dispositivo**	Falta de información. Contradicción entre las fuentes consultadas
4	**Carvajal Espacio MEPAL**	1950	X	X	**Si es un dispositivo**	Cumple con los criterios definidos
5	**Béisbol de Colombia S.A.S.**	1958	-	-	**No es un dispositivo**	No existe información confiable sobre las operaciones económicas de la empresa
6	**Sucroal S.A.**	1966	X	X	**Si es un dispositivo**	Cumple con los criterios definidos
7	**Interconexión Eléctrica S.A. E.P.S. (ISA)**	Finalizando la década de 1960	X	X	**Si es un dispositivo**	Cumple con los criterios definidos
8	**Harinera del Valle**	1970	X	X	**Si es un dispositivo**	Cumple con los criterios definidos
9	**Industria Colombiana de Papeles S.A.S. (INCOLPA)**	1973	X	X	**Si es un dispositivo**	Cumple con los criterios definidos
10	**Cajas Colombianas S.A.S. (CAJASCOL)**	Finales de la década de 1970	-	-	**No es un dispositivo**	No hay información sobre las operaciones económicas de la empresa
11	**AyG Ingeniería S.A.S.**	1983	X	-	**No es un dispositivo**	No hay suficiente información sobre las operaciones económicas de la empresa
12	**Aceites y Disolventes Palmaseca Ltda.**	1984	X	-	**No es un dispositivo**	No hay suficiente información sobre las operaciones económicas de la empresa
13	**Alé Aluminio Extruido**	1984	-	-	**No es un dispositivo**	No hay información sobre las operaciones económicas de la empresa
14	**Itacol de Occidente S.A.**	1986	X	X	**Si es un dispositivo**	Cumple con los criterios definidos
15	**Imecol S.A.**	1986	X	X	**Si es un dispositivo**	Cumple con los criterios definidos

Continuación de la Tabla 13.

#	Nombre	Inicio de operaciones en Palmira	CF1	CF2	Resultado	Explicación
29	**Alquería**	2006	X	X	**Si es un dispositivo**	Cumple con los criterios definidos
30	**Colsugar S.A.**	2009	-	-	**No es un dispositivo**	No hay información sobre las operaciones económicas de la empresa
31	**Colombia Tissue S.A.S.**	2009	-	-	**No es un dispositivo**	No hay información sobre las operaciones económicas de la empresa
32	**Unilever**	2014	X	X	**Si es un dispositivo**	Cumple con los criterios definidos
33	**Managro (Pacific Fruits)**	2016	X	X	**Si es un dispositivo**	Cumple con los criterios definidos
34	**Colgate-Palmolive**	2018	X	X	**Si es un dispositivo**	Cumple con los criterios definidos
35	**Parque Industrial La Guajira 7**	2020	-	-	**No es un dispositivo**	No hay información suficiente sobre las operaciones económicas del parque. De igual forma, no hay datos disponibles sobre las empresas que están instaladas en este *nodo industrial*.
36	**Cartones del Valle del Cauca S.A.S.**	NO REGISTRA	-	-	**No es un dispositivo**	No hay información sobre las operaciones económicas de la empresa
37	**Impormedical S.A.S.**	NO REGISTRA	X	-	**No es un dispositivo**	No hay información sobre las operaciones económicas de la empresa

Fuente: Elaboración propia con base en información consultada de las páginas de internet de cada empresa relacionada en la Tabla 13 (*ver subíndice 10.2.*).

11.2. Definición de los dispositivos de la globalización de régimen franco

Debido a su naturaleza jurídica, las zonas francas se consideran como *dispositivos funcionales de la globalización*, ya que éstas son creadas por los Estados-nación con la finalidad de atraer

y captar más flujos de IED, por lo cual se han convertido en importantes "*instrumentos*" para mejorar la inserción global de los mercados locales. En el caso de Colombia, el régimen franco ha sido ampliamente promocionado por las autoridades estatales desde el proceso de apertura externa de la economía nacional, al punto de convertirse en el país de América Latina que más zonas francas tiene en la actualidad. En este sentido, el presente trabajo de grado ha definido un único criterio funcional para identificar los *dispositivos de la globalización de régimen franco*.

Criterio funcional definido para identificar los dispositivos de la globalización de régimen franco

CF1: La zona franca está debidamente autorizada por una resolución del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia – *antiguamente conocido como Ministerio de Comercio Exterior* –.
**CF*: *Criterio Funcional*

La siguiente tabla enseña los resultados obtenidos en este punto metodológico:

Tabla 14. Identificación de los *dispositivos de la globalización de régimen franco*.

Nombre	Tipo de zona franca	CF1	Resultado	Explicación
Zona Franca del Pacífico	**Permanente**	X (*Resolución 1035 de 1993 del Ministerio de Comercio Exterior*)	**Si es un dispositivo**	Cumple con el criterio definido
Zona Franca de Palmaseca	**Permanente**	X (*Resolución 835 de 1994 del Ministerio de Comercio Exterior*)	**Si es un dispositivo**	Cumple con el criterio definido
Zona Franca Proterra Foods	**Permanente Especial**	X (*Resolución No. 00738 de 2011 del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo*)	**Si es un dispositivo**	Cumple con el criterio definido

Fuente: Elaboración propia con base en información consultada de las páginas de internet de cada zona franca relacionada en la Tabla 14 (*ver subíndice 10.2.*).

11.3. Identificación de los dispositivos de la globalización de carácter científico

En un contexto de globalización económica, los centros de investigación desempeñan un papel fundamental en los procesos de inserción global que adelantan tanto los gobiernos nacionales como las grandes empresas extranjeras. A través de sus capacidades científicas, estos *nodos* han venido creando, en alianza con algunos conglomerados económicos, nuevos instrumentos

y métodos productivos encaminados a mejorar los índices de competitividad de las diferentes actividades económicas que realizan hoy en día los agentes transnacionales. Así mismo, estos "*nodos científicos*" han establecido importantes alianzas interinstitucionales con los gobiernos de orden estatal y regional, con la finalidad de optimizar las faenas productivas que adelantan los agentes económicos presentes en el territorio. Bajo estas premisas, el trabajo de grado ha definido dos criterios para identificar aquellos *dispositivos de la globalización* dedicados a tales actividades científicas:

Criterios funcionales definidos para identificar los dispositivos de la globalización orientados a la investigación científica e innovación tecnológica

CF1: La institución realiza importantes proyectos de investigación en alianza con el sector privado, la academia y las autoridades regionales, con la finalidad de aplicar los resultados de tales proyectos en los procesos productivos que adelantan los actores económicos presentes en el territorio.
CF2**:** La institución desarrolla proyectos de investigación con otras entidades científicas localizadas alrededor del mundo, cuyos resultados son aplicables en el contexto nacional y regional.
****CF***: *Criterio Funcional*

Ahora bien, en la siguiente tabla se pueden observar los resultados obtenidos de la aplicación de los dos criterios funcionales descritos con anterioridad:

Tabla 15. Identificación de los *dispositivos de la globalización con orientación a la investigación científica e innovación tecnológica*.

#	Nombre	Inicio de operaciones	CF1	CF2	Resultado	Explicación
1	**Corporación Colombiana de Investigación Agropecuaria (AGROSAVIA)**	1928	X	X	**Si es un dispositivo**	Cumple con los criterios definidos
2	**Instituto Colombiano Agropecuario (ICA)**	1963	X	X	**Si es un dispositivo**	Cumple con los criterios definidos
3	**Centro Internacional de Agricultura Tropical (CIAT)**	1967	X	X	**Si es un dispositivo**	Cumple con los criterios definidos
4	**Corporación Biotec**	1995	X	X	**Si es un dispositivo**	Cumple con los criterios definidos

Continuación de la Tabla 15.

#	Nombre	Inicio de operaciones	CF1	CF2	Resultado	Explicación
5	**Parque Científico y Tecnológico Biopacífico**	2012	X	X	**Si es un dispositivo**	Cumple con los criterios definidos

Fuente: Elaboración propia con base en información consultada de las páginas de internet de cada centro de investigación relacionado en la Tabla 15 (*ver subíndice 10.2.*).

11.4. Identificación de los dispositivos de la globalización de carácter logístico

En un contexto global altamente competitivo, las distintas compañías dedicadas a actividades logísticas, han adquirido, en efecto, un papel fundamental en los procesos relacionados con el transporte, el almacenamiento y la distribución de todo tipo de mercancías. Por tal razón, estas empresas han venido construyendo complejas infraestructuras logísticas alrededor del planeta Tierra, en donde el uso intensivo de las llamadas tecnologías de la información ha posibilitado la sistematización en tiempo real de las cadenas globales de suministros. De igual manera, se debe mencionar que los aeropuertos internacionales también desempeñan un rol determinante en las dinámicas transfronterizas que caracterizan a la "*metápolis planetaria*", dado que éstos ofrecen la infraestructura necesaria para que se desarrollen las operaciones aeronáuticas que permiten la movilización de millones de personas y de mercancías por todo el mundo. En este orden de ideas, el presente trabajo de grado ha definido dos criterios especiales para identificar aquellos *dispositivos de la globalización de carácter logístico* que se ubican en el *archipiélago metropolitano* del municipio de Palmira, aclarando que cada criterio propuesto está relacionado con la complejidad funcional del "*enclave logístico*" evaluado.

Criterios funcionales definidos para identificar los dispositivos de la globalización de carácter logístico

***CF1 para empresas logísticas localizadas por fuera de una zona franca*:** la compañía cuenta con una amplia infraestructura logística que facilita las operaciones económicas de sus clientes. Así mismo, la empresa cuenta con varias filiales corporativas establecidas en otros ámbitos nacionales diferentes a Colombia.

***CF2 para terminales aéreas*:** el aeropuerto corresponde a una terminal aérea de categoría internacional, cuya capacidad funcional permite el desarrollo de múltiples operaciones aeronáuticas relacionadas con la movilización de personas y de mercancías.

Ahora bien, la siguiente tabla enseña los resultados obtenidos:

Tabla 16. Definición de los *dispositivos de la globalización de carácter logístico*.

#	Nombre	Inicio de operaciones	CF1	CF2	Resultado	Explicación
1	**Comercializadora de Azúcar y Mieles S.A. (CIAMSA)**	1961	X	NO APLICA	**Si es un dispositivo**	Cumple con el criterio definido para el caso
2	**Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón**	1971	NO APLICA	X	**Si es un dispositivo**	Cumple con el criterio definido para el caso
3	**Interaseo del Valle (Estación de transferencia)**	2008	X	NO APLICA	**Si es un dispositivo**	Cumple con el criterio definido para el caso
4	**Almatec Logística Inteligente S.A.S.**	2016	X	NO APLICA	**Si es un dispositivo**	Cumple con el criterio definido para el caso

Fuente: Elaboración propia con base en información consultada de las páginas de internet de cada empresa relacionada en la Tabla 16 (*ver subíndice 10.2.*).

11.5. Identificación de los dispositivos de la globalización de carácter comercial

El fenómeno de la globalización económica ha fortalecido el comercio internacional de bienes, servicios, capitales y factores de producción, debido a los múltiples procesos de desregulación económica y apertura externa que ha impulsado alrededor del planeta Tierra. De esta forma, se puede decir que las actividades comerciales han acelerado y profundizado la "integración funcional" de los diferentes países del planeta, lo cual se puede constatar con la diversidad de mercancías que hoy en día se negocian e intercambian a escala mundial. En este punto, vale la pena destacar que, por efectos de la globalización, han surgido nuevas formas urbanas que combinan, en una misma área, actividades tanto comerciales como residenciales. La situación anterior se puede observar, por ejemplo, con el desarrollo de grandes superficies comerciales que incluyen, como usos complementarios, la construcción de planes inmobiliarios que buscan cubrir, por lo general, la demanda de vivienda nueva de los estratos socioeconómicos medios y altos. En este orden de ideas, la presente investigación definió dos criterios funcionales para identificar los *dispositivos de la globalización de carácter comercial* ubicados en el *archipiélago metropolitano* del municipio de Palmira, los cuales serán puntualizados a continuación:

Criterios funcionales definidos para identificar los dispositivos de la globalización de carácter comercial

***CF1 para empresas localizadas por fuera de "malls" o "centros comerciales"*:** la compañía se dedica principalmente a la comercialización de productos importados, los cuales son distribuidos a nivel nacional y regional. De igual forma, la empresa comercializa en el exterior algunos productos de origen colombiano que no son fabricados directamente por la firma.
***CF2 para grandes "superficies comerciales"*:** la superficie comercial alberga importantes franquicias globales en sus instalaciones, al tiempo que sus promotores desarrollan, en la misma área, otras actividades económicas relacionadas principalmente con el sector inmobiliario.
**CF*: *Criterio Funcional*

La siguiente tabla enseña los resultados obtenidos en este proceso metodológico:

Tabla 17. Definición de los *dispositivos de la globalización de carácter comercial*.

#	Nombre	Inicio de operaciones	CF1	CF2	Resultado	Explicación
1	**VIGOMEZ S.A.S**	1970	X	NO APLICA	**Si es un dispositivo**	Cumple con el criterio definido para el caso
2	**Ingeniería, Maquinaria y Equipos de Colombia S.A.S.**	1986	-	NO APLICA	**No es un dispositivo**	No hay información suficiente sobre las operaciones económicas de la empresa
3	**Del Alba S.A.**	Mediados de la década de 1990	-	NO APLICA	**No es un dispositivo**	No hay información sobre las operaciones económicas de la empresa
4	**Comercializadora Ecofuturo S.A.S.**	NO REGISTRA	-	NO APLICA	**No es un dispositivo**	No hay información suficiente sobre las operaciones económicas de la empresa
5	**C.I. Made in Colombia S.A.S.**	NO REGISTRA	-	NO APLICA	**No es un dispositivo**	No hay información sobre las operaciones económicas de la empresa
6	**Centro comercial Unicentro**	2003	NO APLICA	X	**Si es un dispositivo**	Cumple con el criterio definido para el caso

Continuación de la Tabla 17.

#	Nombre	Inicio de operaciones	CF1	CF2	Resultado	Explicación
7	**Centro comercial Llanogrande**	2004	NO APLICA	X	**Si es un dispositivo**	Cumple con el criterio definido para el caso
8	**Almacenes Metro**	NO REGISTRA	NO APLICA	-	**No es un dispositivo**	No cumple con el criterio definido para el caso
9	**Almacenes Éxito**	NO REGISTRA	NO APLICA	-	**No es un dispositivo**	No cumple con el criterio definido para el caso

Fuente: Elaboración propia con base en información consultada de las páginas de internet de cada empresa relacionada en la Tabla 17 (*ver subíndice 10.2.*).

Nota: se debe mencionar que el autor de la presente investigación también consultó diferentes portales web para desarrollar esta sección del trabajo de grado – dígase, por ejemplo, páginas de internet pertenecientes a medios de comunicación y a instituciones regionales como Invest Pacific, la Cámara de Comercio de Palmira, la Alcaldía de Palmira, etc. –. Estas fuentes serán debidamente citadas en los subíndices del apartado 6.3. de este documento.