



Somos **calidad,**
somos **USC**

Análisis de las estrategias de creación,
articulación y fortalecimiento de alianzas
regionales entre los departamentos de la región
pacífica como impulso de su desarrollo
socioeconómico al año 2022

Trabajo De Grado Para Optar Al Título De Magíster En Gestión Pública
VÍCTOR ALFONSO IBARRA OSORIO



Análisis de las estrategias de creación, articulación y fortalecimiento de alianzas regionales entre los departamentos de la región pacífica como impulso de su desarrollo socioeconómico al año 2022

Víctor Alfonso Ibarra Osorio, ✉ victoralcmj@gmail.com

Trabajo de grado para optar al título de Magíster en Gestión Pública

**Director de Tesis:
Juan Portocarrero Cuero**

**UNIVERSIDAD SANTIAGO DE CALI
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y EMPRESARIALES
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA
2022**



AGRADECIMIENTOS



“A lo largo de la vida, aprendí que los éxitos se logran con en una armoniosa sinergia entre sacrificio, esfuerzo y dedicación, pero justamente, son esos éxitos los que disfrutamos y vivimos plenamente.

Por eso, hoy, después de todo este proceso, solo me resta decir gracias:

A Dios, por sus múltiples bendiciones y por brindarme la oportunidad de continuar escalando dentro del ámbito profesional.

A mi esposa Andrea y mi hijo Samuel, por ser inspiración para emprender este camino y por estar dispuestos a sacrificar tiempo en familia, para recibir a cambio días y horas de estudio y dedicación a este proyecto académico.

Y, finalmente, al doctor José Luis Moreno, quién desde su profesionalismo, y en su oficio de director, me acompañó y guio en este proceso de formación para lograr mi título de Magíster en Gestión Pública.

A todos, gracias”.

Tabla de contenido

Índice de Figuras	5
Índice de tablas	5
1. Resumen y palabras clave.....	6
2. Abstract and key words	7
3. Introducción.....	8
4. Antecedentes	10
5. Planteamiento del problema.....	20
6. Pregunta de investigación.....	23
6.1 Subpreguntas	23
7. Objetivos	23
7.1 Objetivo general	23
7.2 Objetivos específicos.....	23
8. Justificación	24
9. Marco teórico.....	25
10. Marco Legal.....	32
10.1 De la organización y funcionamiento.....	33
10.2 De la distribución de competencias y recursos.....	34
10.3 De la planeación del ordenamiento territorial	35
10.4 Del presupuesto y la responsabilidad fiscal.....	35
10.5 Planes de Desarrollo en Colombia	36
10.6 Cali, Distrito especial	37
11. Metodología	38
11.1 Tipo de investigación	39
11.2 Enfoque metodológico	39
11.3 Tipo de muestra.....	40
11.4 Técnicas de recolección y procesamiento de la información	40
11.5 Procedimiento.....	41
12. Análisis de la información, resultados y discusión	42

12.1 Políticas y estrategias de articulación vigentes	42
12.1.1 Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) 42	
12.1.2 Alianza del pacífico.....	43
12.1.3 Pacto por el pacífico	44
12.1.4 Plan de Ordenamiento Territorial Departamental (POTD)	47
12.1.5 Fondo todos somos PAZcífico	47
12.2 Planes de desarrollo y de municipios priorizados	48
12.2.1 Plan de Desarrollo del Valle del Cauca.....	49
12.2.2 Plan de Desarrollo del Cauca	53
12.2.3 Plan de Desarrollo de Cali, Distrito Especial	55
12.2.4 Plan de Desarrollo de Buenaventura	60
12.2.5 Plan de Desarrollo de Palmira	62
12.2.6 Plan de Desarrollo de Puerto Tejada	64
12.3 Integración de los municipios, zonas francas y el corredor del pacífico	71
12.3.1 Producto Interno Bruto -PIB	72
12.3.1.1 PIB Valle del Cauca	72
12.3.1.2 PIB Cauca.....	74
12.3.1.3 PIB Nariño.....	75
12.3.2 Zonas francas del Valle del Cauca	76
12.3.2.1 Zona franca Palmaseca.....	78
12.3.2.2 Zona franca Pacifico.....	80
12.3.2.3 Zona franca Cencauca	82
12.3.3 Corredor de desarrollo económico y social del pacífico del Valle y Cauca	83
12.3.3.1 Infraestructura vial	84
12.3.3.2 Potencial exportador.....	85
13 Conclusiones	86
14 Recomendaciones	90
15 Referencias bibliográficas	92
16 Abreviaturas	98

Índice de Figuras

Figura 1. Región pacífica colombiana.....	22
Figura 2. Desarrollo humano y crecimiento económico.....	27
Figura 3. Variación Anual del PIB (%) departamento del Valle del Cauca.....	72
Figura 4. Composición sectorial del PIB 2021 Valle del Cauca.....	73
Figura 5. Variación Anual del PIB (%) departamento del Cauca.....	74
Figura 6. Composición sectorial del PIB 2021 Cauca.....	75
Figura 7. Variación Anual del PIB (%) departamento de Nariño.....	75
Figura 8. Composición sectorial del PIB 2021 Nariño.....	76
Figura 9. Exportación zonas francas permanente Valle del Cauca.....	77
Figura 10. Comportamiento de la Zona Franca de Palmaseca periodo 2016 – 2019.....	80
Figura 11. Costo mano de obra principales ciudades de Latinoamérica.....	82
Figura 12. Puntos neurálgicos para el corredor de desarrollo del pacífico del Valle y Cauca.....	83

Índice de tablas

Tabla 1. Cuadro resumen planes de desarrollo.....	67
Tabla 2. Importaciones Zonas Francas Permanentes Valle del Cauca - 2022.....	78

1. Resumen y palabras clave

La presente investigación se orienta desde un análisis del marco político y legal, relacionado con la creación, articulación y fortalecimiento de alianzas regionales, encaminadas al desarrollo económico y social del pacífico colombiano, específicamente en el Valle del Cauca y el departamento del Cauca.

De esta manera, ha sido necesario iniciar con un proceso de revisión de las políticas y estrategias de articulación vigentes de los diferentes entes territoriales ubicados a lo largo del corredor pacífico. Más adelante, fue necesario adentrarnos en una revisión puntualizada de sus planes de desarrollo, específicamente en las acciones que se plantean para potenciar la región a través de alianzas estratégicas.

Con esto, fue posible determinar si los territorios de la región pacífica contaban, a la fecha, con las voluntades políticas y con los suficientes mecanismos de articulación, que facilitaran el diseño e implementación de estrategias colaborativas, que permitieran a su vez, impulsar a la región pacífica como nodo de desarrollo.

Así mismo, se analizaron las diferentes zonas francas, las cuales, dada su cercanía al corredor pacífico y al puerto de Buenaventura, representaban una gran oportunidad para el impulso y desarrollo socioeconómico de la región. De la misma manera, se realizó una revisión detallada de los PIB de cada uno de los municipios priorizados en la investigación, detallando además las actividades que mayor peso tenían dentro de este ponderado.

Finalmente, se determina la forma en que se comunica el corredor de desarrollo económico y social del Valle y el Cauca, para posteriormente proceder a entregar conclusiones y recomendaciones sobre cuál ha sido el impacto de las estrategias de creación, articulación y fortalecimiento de alianzas regionales para el desarrollo del pacífico colombiano.

Palabras clave: Articulación regional, política pública, pacífico colombiano, corredor de desarrollo económico, alianzas.

2. Abstract and key words

The present investigation is oriented from an analysis of the political and legal framework, related to the creation, articulation and strengthening of regional alliances, aimed at the economic and social development of the Colombian Pacific, specifically in Valle del Cauca and the department of Cauca.

In this way, it has been necessary to start with a review process of the current coordination policies and strategies of the different territorial entities located along the Pacific corridor. Later on, it was necessary to delve into a detailed review of their development plans, specifically the actions proposed to strengthen the region through strategic alliances.

With this, it was possible to determine if the territories of the pacific region had, to date, the political will and sufficient articulation mechanisms that would facilitate the design and implementation of collaborative strategies, which in turn would promote the Pacific region as a development node.

Likewise, the different free zones were analyzed, which, given their proximity to the Pacific corridor and the port of Buenaventura, represented a great opportunity for the promotion and socioeconomic development of the region. In the same way, a detailed review of the PIB of each of the municipalities prioritized in the research was carried out, also detailing the activities that had the greatest weight within the weighting.

Finally, the way in which the economic and social development corridor of Valle and Cauca is communicated is determined, to finally proceed to deliver conclusions and recommendations on what has been the impact of the strategies of creation, articulation and strengthening of regional alliances for the development of the Colombian Pacific.

Key words: Regional articulation, public policy, Colombian Pacific, economic development corridor, alliances.

3. Introducción



La articulación regional representa una oportunidad para potencializar las capacidades y vocaciones económicas de las comunidades alojadas en determinados territorios. De esta manera es posible identificar nodos de desarrollo en las regiones y construir planes para el trabajo colaborativo que permitan mejorar los niveles de competitividad y generar alianzas estratégicas entre los diferentes entes territoriales.

Así mismo, es necesario también resaltar, que las políticas públicas son las herramientas para poner en práctica las intenciones de los gobiernos nacionales, departamentales y locales, por lo que generan una ruta de trabajo y permiten la asignación de recursos para su ejecución.

Es por ello que, con la presente investigación, se pretende examinar y describir algunos casos de la forma en que Colombia ha promocionado el desarrollo regional partiendo de un análisis del contexto internacional, así como el estudio de casos a nivel nacional, para finalmente enfocarnos en el desarrollo del Valle del Cauca y el Cauca, como ejes centrales de la investigación.

Así las cosas, se procede a esbozar y delimitar y plantear el problema de investigación, incluyendo las respectivas preguntas de investigación, los objetivos, su justificación y, por último, los referentes teóricos, conceptuales y metodológicos que fueron implementados para desarrollar de manera satisfactoria la investigación.

De esta manera, en los próximos apartados, el lector encontrará un acercamiento teórico a las políticas públicas relacionadas con la articulación regional y el planteamiento de estrategias de asociación o cooperación. Posteriormente, encontrará el marco legal que permitirá entender las capacidades y limitaciones de las administraciones locales para la construcción de proyectos encaminados a la creación o fortalecimiento de alianzas regionales. Seguido a esto, se procederá a desarrollar cada uno de los objetivos, para, posteriormente, presentar las conclusiones y recomendaciones que surjan al respecto.

Ahora bien, con el objetivo de desarrollar la investigación de una manera ordenada, se traza una línea que parte de lo general a lo particular, por ello, se iniciará revisando el

contexto internacional y nacional, en el cual encontramos que en Colombia existen varias iniciativas, encaminadas a la colaboración interinstitucional para el desarrollo de estrategias que promuevan las relaciones administrativas y comerciales entre los territorios.

Entre los pactos más relevantes que constituyen el marco político internacional encontramos la IIRSA y la Alianza pacífico, mientras que, a nivel nacional, se destaca la RAP Pacífico y las estrategias propuestas en el POTD del Valle 2016, con los que se busca promover las alianzas entre departamentos y municipios vecinos, pertenecientes al pacífico colombiano.

Pasando a un plano más regional, se procede a realizar un análisis a profundidad de los planes de desarrollo de los departamentos y municipios priorizados, entendidos como documentos clave para comprender las intenciones y la agenda priorizada por las administraciones actuales. Dicho análisis estará enfocado en identificar las diferentes estrategias que puedan ser planteadas o desarrolladas por las entidades territoriales, en torno a la creación o consolidación de alianzas regionales que promuevan el desarrollo del pacífico colombiano. Paralelamente se analizará el PIB de estos entes territoriales, de tal manera que se pueda conocer su participación en la economía nacional, al tiempo que se identifican las actividades que potencian su economía, validando además si ellas guardan relación o presentan una oportunidad, respecto a la cercanía con el corredor del pacífico, las zonas francas o el puerto de Buenaventura.

De esta manera y dando continuidad con el análisis, se han priorizado municipios que por su vocación comercial, son claves para el desarrollo de las dinámicas económicas en los departamentos del Valle del Cauca y el Cauca, siendo estos Buenaventura, como principal puerto de exportaciones en el país; Palmira, que acoge a dos de las zonas francas más importantes del pacífico; Cali, como distrito especial; y, Puerto Tejada, municipio ubicado en el Cauca pero limítrofe con el Valle, sede de una de las zonas francas con mayor incidencia en la región pacífica.

Es por ello que para enfocarnos aún más en el desarrollo socioeconómico de la región, es necesario realizar un análisis de las diversas zonas francas de los municipios cercanos al

corredor pacífico, para determinar las tres (o cuatro) más relevantes, considerado su participación en estrategias territoriales de consolidación de alianzas y estrategias que potencien el desarrollo económico y social de la región pacífica, con el protagonismo que conlleva su cercanía con el puerto de Buenaventura.

A partir de todo lo anterior, será posible determinar si la región ha contado con las políticas públicas de articulación regional que favorezcan la creación o fortalecimiento de alianzas regionales en procura del desarrollo económico y social de la región, al tiempo que brinden un marco lo suficientemente robusto para la ejecución de una ruta de trabajo, encaminada hacia el fortalecimiento de las capacidades locales, al tiempo que las dispone al servicio de la región.

Finalmente, el desarrollo y análisis de la información considerada anteriormente, nos permitirá identificar de que las condiciones en que los departamentos de la región pacífica han avanzado en la consolidación y fortalecimiento de alianzas regionales como impulso a su desarrollo socioeconómico con corte al año 2022, en cuyo proceso además se identificarán los diversos potenciales y puntos en común con que cuentan los departamentos y municipios ubicados en esta importante región.

4. Antecedentes

Luego de la Asamblea Nacional Constituyente y de la promulgación de la Constitución de 1991, un gran cambio se dio para Colombia, hasta entonces, un país altamente centralista, iniciando un proceso de migración, en principio, a un esquema que permitiría una mayor autonomía de sus entidades territoriales, con relación a la toma de decisiones, gobernabilidad y por supuesto una mayor autonomía en el manejo de sus finanzas públicas.

En este sentido y tal como lo plantea Rico, J., & Rosero, S. (2014) en su tesis “Los Municipios de Régimen Especial, el caso de los distritos en Colombia. Pontificia Universidad Javeriana”, el modelo administrativo establecido en la República de Colombia producto de los cambios incluidos a partir de la constitución de 1991, establece un esquema de organización territorial que cuenta con unas variadas características, entre las cuales se

conserva un carácter unitario del Estado, pero al mismo tiempo se otorga una descentralización administrativa y se concede a sus entidades, cierta autonomía. Por ello, se encuentran dentro de la organización misma del Estado, diferentes entes territoriales, como municipios, distritos y departamentos. En el caso puntual de los distritos, cuentan éstos con un carácter especial, mayores facultades y características únicas que representan por supuesto, mayores retos al momento de ser administrados. De la misma manera, se permite adelantar alianzas regionales, entre municipios o incluso departamentos, con el objetivo de aunar esfuerzos en pro de la consecución de metas regionales que por supuesto contribuyan en una mayor eficiencia del gasto público y un impacto positivo en la calidad de vida de sus habitantes.

Inicialmente y con el objetivo de crear un panorama que nos permita identificar la necesidad de implementar alianzas regionales, dadas las desventajas y debilidades de algunos entes territoriales, partiremos que analizar un escrito de Joaquín Vilorio de la Hoz (2007), el cual lleva por título “Economía del departamento de Nariño: ruralidad y aislamiento geográfico”. En este texto, el autor pretende aterrizar la investigación a la región pacífica, realizando un análisis más profundo, el cual trataremos de esbozar a continuación.

En el texto, de la Hoz se refiere específicamente a las razones que, a su criterio, han obstaculizado el desarrollo económico del departamento de Nariño, como lo son, por ejemplo, la falta de vías e incluso de energía eléctrica en las zonas de más difícil acceso o más apartadas. Inicialmente aborda el dinamismo que tuvo la economía nariñense entre los años 1990 al 2004; seguido a ello contrasta ese dinamismo con las zonas empobrecidas del pacífico nariñense, encontrando y resaltando el hecho de que el 95% de las operaciones portuarias se llevan a cabo allí, representadas a través del aceite de palma y los productos pesqueros. Igualmente destaca la importancia del departamento en materia agropecuaria.

En relación al aspecto geográfico del departamento, de la Hoz describe la forma en que está dividido Nariño, estableciendo tres subregiones con las siguientes características: llanura del Pacífico, el 52% del territorio; la región Andina (46%) siendo la más habitada de las tres; y, por último, la vertiente Amazónica (2%).

Según de la Hoz, Nariño tuvo una desventaja geográfica enorme en comparación con los otros departamentos. Su argumento es que, aunque tenían productos agrícolas de gran demanda como el tabaco, no contaban con canales de distribución ya sean nacionales o internacionales, y aunque contaba con suficientes productos como el fique, las artesanías resultantes no tenían la misma calidad que las realizadas por los artesanos de otros departamentos como Antioquia, Santander y Tolima. Resalta además que, aunque Nariño intentó realizar cultivo de café, una inexperiencia y la falta de capacitación en el cultivo de este, los puso en desventaja frente a la producción nacional.

Para el siglo XIX, de la Hoz hace hincapié en el nivel de aislamiento que tenía el departamento. Tanto era el nivel de complejidad para poder llegar a Pasto, que la travesía tardaba por lo menos cuarenta días y se exponía a contraer enfermedades tropicales o ser asaltados, así mismo, se debían atravesar páramos, valles y selvas húmedas. Por esa razón quienes requerían llegar a Pasto preferían dar la vuelta por Panamá y llegar por mar a Tumaco y Túquerres. A modo de cierre en esta sección, de la Hoz dice que si bien se ha logrado construir vías que conectan al departamento con la zona andina, todavía son limitadas las vías de comunicación que llevan al sur de Nariño conectando directamente con la subregión pacífica.

Siguiendo por la línea demográfica, resalta la importancia de la oferta de servicios como educación de calidad, salud, alcantarillado, etc., por parte del Estado. En ese orden, asegura que estrategias como la Ley 100 de 1993, han permitido que más personas reciban atención en salud y, así mismo resalta la importancia de mejorar el índice de necesidades básicas insatisfechas que directamente en el departamento muchos municipios ubicados en la subregión pacífica presentaban un índice por encima de la media nacional, lo que lo ubica en clara desventaja con otros departamentos de la costa como el Valle del Cauca o el Atlántico.

Finalmente, y para hacer énfasis en la estructura económica, de la Hoz resalta que, frente a otros departamentos, Nariño no cuenta con un alto nivel de competitividad. En el estudio realizado el autor dice que, si bien con los años Nariño ha mejorado su nivel de competitividad y participación en la economía nacional, se encuentra por debajo de algunos

de sus vecinos como el Valle del Cauca y de otros como Bogotá. De cara al crecimiento del PIB nacional y la participación de Nariño en él, su investigación reveló que si bien había factores que jalonaban el crecimiento nacional, Nariño presentó una desmejora en actividades como el transporte, la minera, el petróleo y el oro.

Ahora bien, entrado específicamente al tema de las alianzas entre municipios, es necesario mencionar nuevamente a Joaquín de la Hoz (2006). Si bien es cierto que los documentos de análisis serán no mayores a cinco años, es necesario realizar una revisión histórica sobre cómo el país ha estado trabajando en pro de encontrar opciones que fortalezcan el crecimiento regional a través de diversas alianzas entre ciudades y departamentos, por lo cual, a lo largo del texto trataremos de ilustrar casos que parten desde el nivel nacional hasta lo particular en la región pacífica, específicamente de aquellos municipios que se ubican en el corredor del pacífico en el departamento del Valle del Cauca y el Cauca.

En esta oportunidad de la Hoz escribió: “Ciudades portuarias del Caribe colombiano: propuestas para competir en una economía globalizada”. En su escrito, de la Hoz crea estrategias políticas que convierten a las principales ciudades portuarias del Caribe (Barranquilla, Cartagena y Santa Martha) en un foco de desarrollo económico de y para la región, proponiendo a su vez, convertir a estas ciudades en un corredor portuario que actúe como dinamizador de las actividades económicas de la región. Al mismo tiempo, plantea que, para la financiación de tal proyecto, se establezca una alianza que distribuya el gasto entre las tres ciudades y los tres departamentos (Atlántico, Bolívar y Magdalena) y los recursos existentes a nivel nacional sean asignados por regalías o valorización.

Inicialmente aborda los aspectos generales de la región. Esto incluye la extensión, límites, población, entre otros. Seguido a ello retoma lo que considera son las principales propiedades para hacer que la región resulte más atractiva para la inversión. Así mismo, resalta la trascendencia de las ciudades frente a la actividad económica, puesto que para la fecha aportan cerca del 50% del PIB de la región, teniendo la exportación de carbón como un material de peso significativo en la zona.

De igual manera, destaca la trascendencia del transporte marítimo para Colombia y el mundo, resaltando que el traslado de mercancías de distancias largas es más barato por vía marítima. Según él, esa importancia podría servir de incentivo para que más ciudades se unieran a la idea de contar con un corredor portuario, más aún cuando la proyección de la economía portuaria en Colombia seguiría en una tendencia de crecimiento.

Sin embargo, para de la Hoz, ese crecimiento portuario debía estar acompañado de obras de infraestructura que facilitaran el embarque y desembarque de mercancías. Además, en términos de demografía, asegura que esas tres ciudades principales concentran alrededor del 40% de la población costera, lo que las convierte en un gran escenario para la implementación de políticas de carácter social y la oferta de servicios públicos. Con ese escenario, de la Hoz se propone a hacer un análisis que parte del desarrollo de la economía portuaria y cómo ésta podría trabajar en compañía de otros sectores para consolidar un modelo económico que fortalezca a la región, para ello revisa toda la jurisprudencia existente para la financiación y expansión de los puertos y los proyectos de investigación en torno al fortalecimiento de la actividad portuaria.

En este orden de ideas y revisando el escrito “Las provincias y las áreas metropolitanas en Colombia: potencias para la integración y el desarrollo regional” (Zapata, 2017), encontramos como la autora, basada también desde el proceso de descentralización adelantada en el país desde la Constitución de 1991, resalta el desencadenamiento de reformas y cambios organizacionales que habrían incidido en el relacionamiento entre entidades territoriales, así como en diversas estrategias de integración, planeación y desarrollo regional.

De esta manera, Zapata inicia resaltando que, en Colombia, existen 49 asociaciones intermunicipales, cuyos objetivos están enfocados en la atención de problemas y necesidades comunes, teniendo sus inicios desde el año 1968, en el cual, se hace referencia a la asociación intermunicipal para garantizar la prestación de servicios públicos. Así mismo, resalta la autora, que fue a partir de 2011, con la expedición de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial (Ley 1454 de 2011), que se iniciaron a implementar diferentes figuras de

asociación o de alianzas estratégicas que, a su juicio, generan grandes potencialidades que contribuyen en la consolidación de programas de integración regional y formulación de políticas públicas.

El documento plantea a su vez, que no existen soportes claros respecto al impacto de estos esquemas de asociación de desarrollo de alianzas estratégicas, pues, por ejemplo, se promueve la creación de provincias administrativas y de planificación, que se encuentran condicionadas a una variable geográfica, pero se deja por fuera la problemática de comunicación entre los municipios, debido a la carencia o deficiencia de la infraestructura vial, e incluso, dejando por fuera, aspectos claves como lo son la financiación necesaria para garantizar la sostenibilidad de este tipo de esquemas de cooperación.

Según Zapata, una de las mayores características de las figuras de asociaciones entre entidades territoriales, es el hecho de que se crea una nueva entidad administrativa, con personería jurídica, la cual requeriría que cada una de las entidades asociadas, asignen un presupuesto a esta nueva entidad sin que ello implique un incremento de la planta burocrática.

Por otra parte, la autora determinó que, de las 49 asociaciones intermunicipales, 42 fueron creadas bajo la figura de asociación de municipios, de las cuales, la mayoría, (11 asociaciones) se encuentran en el departamento de Antioquia. De la misma manera, concluye Zapata, que, si bien las asociaciones están encaminadas en propender por el bienestar y el desarrollo integral de su territorio, sus funciones serían demasiado amplias, por lo que se evidencian falencias en los procesos de planificación, a su vez, la falta de financiación constituye hoy una de los principales desafíos de estas asociaciones.

Sin embargo, la autora y esta vez citando a Cravacuore (2016), resalta que la asociación de municipios cuenta de igual forma, con múltiples ventajas, como lo son la generación de economías de escala, el incremento del poder de negociación, la innovación de los instrumentos de planeación y gestión, el mejoramiento de las capacidades institucionales y la generación de información de la problemática territorial, por lo que se espera que los esquemas asociativos, más allá de contribuir en el ordenamiento del territorio y el

fortalecimiento de los procesos de planeación, se conviertan a su vez en instrumentos válidos que permitan avanzar en la institucionalidad territorial.

De esta manera, la autora resalta con gran importancia la figura de las provincias¹, con la cual, municipios que compartan cierto aspecto geográfico podrán constituirse bajo este modelo de asociación, constituyendo un presupuesto independiente y asignando recursos de su propio presupuesto, sin cargos a la Nación, cuyo modelo representaría un potencial económico, de manera especial, en el marco de la política de internacionalización de regiones.

Zapata trae a colación al respecto, la creación de la primera provincia en Colombia, la *Provincia de Cartama*, la cual, estaría ubicada en el departamento de Antioquia, incluyendo la asociación de once municipios de la región, teniendo como eje central la localización de la licorera de Antioquia, la principal del departamento, la micro central hidroeléctrica y los megaproyectos de conexión vial que pretenden conectar el occidente del país con la región caribe.

Finalmente, en cuanto a las áreas metropolitanas, Zapata resalta que en Colombia, existen seis formalizadas y reconocidas, cuyos propósitos están enfocados principalmente en temas de transporte público y conexión vial, políticas de seguridad, ordenamiento territorial y de protección del medio ambiente, obras públicas, vivienda, entre otras, por lo que resalta que el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, fue la primera en constituirse en el país, destacándose por una gestión eficiente en sectores como el transporte público sostenible, la implementación de energías limpias y el ejercicio de su autoridad ambiental, por lo que se convierte en un referente para otras entidades territoriales.

Por otra parte, podemos citar a Mauricio Reina (2013) en su escrito “Importancia de la Alianza del Pacífico para Colombia”, el cual pretende demostrar las necesidades que tiene Colombia, de establecer fuertes vínculos con el mercado mundial, al tiempo que logra una

¹ Entendido como un esquema asociativo que permite a las entidades territoriales económicamente desarrolladas, asociarse con aquellas menos desarrolladas, de forma que se hagan efectivos los principios constitucionales de solidaridad, equidad territorial, social, sostenibilidad ambiental y equilibrio territorial, conforme a la Ley 1454 de 2011 (Artículo 9°).

mayor inserción internacional en conjunto con un fortalecimiento interno, que permita entre otras, potenciar los mercados regionales, donde se encuentra por ejemplo, que el país tiene grandes oportunidades exportadoras en el mercado manufacturero.

De esta manera, Reina plantea, que la Alianza del Pacífico representa una oportunidad para aprovechar el potencial exportador de la región, por ello, considera que es necesario que se recurra a acuerdos comerciales bilaterales o regionales con la visión del mercado internacional, específicamente el de los países de Perú, Chile y México. El autor plantea que estos países, cuentan con mercados cuyo modelo es similar al colombiano, toda vez que sus modelos de desarrollo están enmarcados en la economía de mercado, siendo respetuosos de la iniciativa privada, al tiempo que cuentan con políticas macroeconómicas responsables.

En el mismo sentido, Reina considera que la conformación de un espacio económico común como el que pretende la Alianza del Pacífico, permite consolidar y fortalecer una plataforma productiva en función de la región, con la cual, se complementarían los aparatos productivos propios de cada país, facilitando la complementariedad de cada uno de ellos, de acuerdo a sus fortalezas y debilidades.

Así mismo, Reina plantea, que la alianza permitiría consolidar las posibilidades de inversión extranjera, haciendo más atractiva la región para la llegada de nuevos capitales, constituyendo a su vez una plataforma exportadora integrada de buena manera a la economía mundial. Por otra parte, el autor resalta que la Alianza del Pacífico, surge en un momento crucial para Colombia, toda vez que el país viene realizando esfuerzos para el desarrollo de una política internacional que le permita diversificar la agenda y los interlocutores, ya que estos se habían limitado específicamente a los Estados Unidos, en temas relacionados con la seguridad.

Por otra parte, Mauricio Reina establece que Colombia se encuentra rezagada en el proceso de inserción económica internacional, por lo cual, a juicio del autor, es común encontrar un cuello de botella que estanca el crecimiento económico y social, toda vez que el mercado interno del país, es insuficiente para explotar las economías de escala a través de su aparato productivo.

Continuado con el desarrollo de este tema, pero ahondando ahora un poco más en el sector privado como motor del desarrollo económico de una región, podemos citar a Blandón (2016) con su escrito “Alianzas estratégicas: clave para la competitividad mundial”, en el cual plantea que se vive hoy un fenómeno de globalización, sin embargo, muchas empresas no estarían preparadas (por lo menos no lo suficiente) para enfrentar dicho fenómeno, por lo que se requiere más innovación y desarrollo del aparato productor para ser más competitivo en el mercado.

De esta manera, Blandón expone sus argumentos respecto al porque las alianzas estratégicas permiten a las empresas tanto nacionales como internacionales, aumentar su nivel de competitividad mediante estrategias de cooperación ya sea técnica, científica, productiva o cultural, eliminando con ello debilidades internas y potenciando su participación en el mercado.

Dentro de los planteamientos de Blandón Guerra, encontramos que las alianzas estratégicas requieren objetivos comunes entre los asociados, como lo son el equilibrio entre debilidades y fortalezas, el asumir el riesgo de manera compartida, las estrategias sinérgicas de mercado y demás que permitan consolidar estrategias de éxito que eviten a su vez controversias en el proceso.

Para la autora, una de las principales ventajas de las alianzas estratégicas, es la posibilidad de multiplicar las operaciones de las empresas con mayor efectividad, rapidez, seguridad y por supuesto, rentabilidad, por lo cual, se convierten en mecanismos ideales al momento de buscar ser más competitivos tanto en el ámbito nacional como internacional. Así mismo, considera, que las alianzas estratégicas permiten compartir información, experiencias, mercados y clientes, al tiempo que reducen costos y aumentan las ventas, sin que indique ello pérdida de independencia de los socios.

De la misma manera, Blandón también considera que estas estrategias tienen a su vez desventajas, dentro de las cuales enmarca la aparición de conflictos de control, el riesgo en el cambio de actitudes o capacidades de los socios, la falta de sinceridad o cooperación entre las partes, las diferencias en la planeación u objetivos, entre otros. Es por ello, que previo a

la consolidación de una alianza estratégica, se debe entonces evaluar la conveniencia de la misma y establecer con ello las condiciones claras respecto a su realización.

Ahora bien, para concluir y haciendo referencia a antecedente de iniciativas de articulación entre departamentos de la región pacífica colombiana para el desarrollo de políticas colectivas, encontramos la estrategia de la Región Administrativa y de Planeación (RAP) Pacífico, que es la apuesta asociativa territorial de los departamentos del Valle del Cauca, Cauca, Nariño y Chocó. Su objeto se basa en promover el desarrollo social y económico e incentivar la inversión y competitividad regional, a través de los siguientes ejes (RAP del Pacífico, s.f).

- Gobernanza y Gobernabilidad territorial.
- Infraestructura y gestión del conocimiento.
- Desarrollo económico colectivo e incluyente.
- Sostenibilidad ambiental y ecosistémica.
- Identidad cultural y paz territorial.

Gracias a la gestión que se ha realizado a través de los diferentes ejes, en los cuales se involucran diversos procesos con las gobernaciones, el bloque parlamentario, y el trabajo técnico de la RAP Pacífico, se ha logrado consolidar un documento “Pacto por el Pacífico: diversidad para la equidad, la convivencia pacífica, y el desarrollo sostenible”, insumo fundamental para la construcción del capítulo pacífico del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 «Un Pacto por Colombia» mediante el cual se logró (RAP del Pacífico, s.f):

- 30 proyectos indicativos para la región Pacífico.
- Cerca de 10 billones de pesos adicionales en el Plan Plurianual de inversiones de la región
- 5 políticas diferenciadas para el Pacífico colombiano: Chocó, Plan Todos Somos PAZcífico, Buenaventura, Tumaco y Cauca.
- La meta de construir una política nacional de cabotaje

5. Planteamiento del problema

Colombia es un país que ha cambiado la forma en que se desarrolla al mismo ritmo en que las décadas han ido avanzando. Entre 1950 y 1980 según cifras de la CEPAL (2010), el país tuvo un desarrollo económico del 2.4% anual. Entre 1980 y 2006 ese crecimiento fue de 3.3%. Para tal momento se debe aclarar que el desarrollo fue débil e inestable por diversos factores a nivel nacional, sean ellos la lucha contra el narcotráfico, la época de violencia a causa del terrorismo por parte de los carteles y las crecientes guerrillas, además del nacimiento de los grupos paramilitares, sin embargo, el comportamiento y crecimiento de los diferentes indicadores de desarrollo del país, han podido variar entre uno y otro territorio, dependiendo sus condiciones y situaciones particulares.

Es por ello, que teorías como la de Joaquín Vilorio de la Hoz (2007) relacionadas anteriormente, nos permiten a través del caso de estudio del departamento de Nariño, evidenciar como la ubicación geográfica y el comportamiento de la economía de una región, influyen de manera directa en su desarrollo socioeconómico, generando con ello, grandes brechas y contrastes entre uno y otro territorio, incluso cuando comparten una cercanía geográfica, como en el caso comparativo con el Valle del Cauca.

Citando nuevamente a Zapata (2017), podemos afirmar, que el país es consciente de las limitaciones de las entidades territoriales, por lo cual, los esquemas asociativos surgen como una opción para fortalecer los diferentes niveles de gobierno, en procura de optimizar el gasto público, desarrollar la infraestructura e impactar positivamente en la atención de las necesidades básicas insatisfechas de las comunidades. Así mismo, es importante resaltar, tal como se establece en el documento, que de los 1.104 municipios que tiene Colombia, alrededor del 90% se encuentran ubicados en la sexta categoría según la categorización establecida por la Ley 617 de 2000, situación que evidencia aún más, la disparidad que se presenta en el desarrollo territorial.

De la misma manera, retomando lo escrito por de la Hoz (2007), encontramos como el autor a través de un análisis detallado de las condiciones de las ciudades portuarias de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta, propone entonces la creación de un clúster portuario

que se convierta a su vez en un dinamizador de las actividades económicas de la región. El autor trae a colación la importancia en la economía internacional, las asociaciones de ciudades portuarias, proceso que ha avanzado de manera lenta en el país y que, a su juicio, potenciaría el desarrollo de la región si se tiene en cuenta las ventajas y limitaciones que de manera individual tienen cada una de las ciudades portuarias.

Con este ligero contexto, podemos plantear que el problema implica un análisis de las diferentes políticas públicas encaminadas al progreso regional a la vez que nos permita entender si las políticas públicas adelantadas por las diferentes administraciones han sido lo suficientemente fuertes como para trabajar unidas y tener un desarrollo socioeconómico sólido, es decir, fortalecer las regiones, sin que esto aplaste la autonomía o la diferencia geográfica y cultural que existen entre cada una de ellas. En palabras más simples podría decirse que el fin es analizar el comportamiento o impacto que puedan haber tenido las diferentes alianzas adelantadas por las entidades territoriales, orientadas a impulsar el desarrollo socioeconómico de la región pacífica, al tiempo que se fomenta un corredor de desarrollo económico apalancado por el puerto de Buenaventura, Palmira y Cali, como ejes centrales.

Será clave entonces, tomar como punto de partida la legislación entorno a la estructuración de las regiones y sus sistemas de administración pública, así como los planes de desarrollo que se encuentran vigentes en cada uno de los municipios sede de las zonas francas con mayor relevancia en la región pacífica de los departamentos del Valle del Cauca y el Cauca. Esto es importante, ya que permitirá identificar la línea base desde la que los gobiernos locales han destinado recursos y esfuerzos al diseño y puesta en marcha de estrategias de articulación regional, encaminadas al desarrollo económico y social.

El objetivo con esto, es poder triangular información entre las zonas de interés, para determinar lo que funciona en cada una, sus potenciales y en qué tienen debilidades. Esto en contraste con las diferentes estrategias de alianzas regionales que puedan haberse planteado o consolidado desde las entidades territoriales. De igual manera, resulta importante conocer

la forma en la que se han conectado (o no) las estrategias entre municipios de dos departamentos diferentes.

Con la información detallada en los párrafos anteriores, se logrará establecer cómo ha avanzado la consolidación y fortalecimiento de alianzas entre ciudades, e incluso departamentos a corto, mediano y largo plazo en la región pacífica de Colombia, estableciendo como fecha de corte, el año 2022, fecha en que se culmina un periodo de gobierno nacional, se da inicio a la construcción de un nuevo plan de desarrollo y se inicia la construcción de planes de gobierno de diversos candidatos, quiénes una vez en el poder, los consolidarán como los nuevos planes de desarrollo de las respectivas entidades territoriales.

Finalmente, y con el objetivo de enmarcar la zona de acción de la presente investigación, es necesario precisar que la región pacífica de Colombia, tal como lo ilustra la figura 1, está conformada por los departamentos de Chocó, Valle del Cauca, Cauca y Nariño, ubicados sobre la costa pacífica del país, limitando directamente con el Océano Pacífico, otorgándole una posición estratégica de conexión con países de alianza pacífico y rutas hacia Norte América.

Figura 1. Región pacífica colombina



Fuente: Elaboración propia. Datos: Procolombia, s.f

6. Pregunta de investigación

Por lo anterior, la presente investigación plantea la siguiente pregunta:

¿De qué manera han avanzado los departamentos y municipios de la región pacífica en la consolidación y fortalecimiento de alianzas regionales como impulso a su desarrollo socioeconómico con corte al año 2022?

6.1 Subpreguntas

- ¿Existen políticas públicas que promuevan la creación de alianzas estratégicas entre los departamentos y municipios del pacífico colombiano relacionada con el impulso a su desarrollo socioeconómico?
- ¿Consideran los departamentos y municipios de la región pacífica dentro de sus planes de desarrollo 2020-2023, programas o acciones encaminadas al desarrollo de alianzas estratégicas que promuevan el impulso socioeconómico de la región?
- ¿Las estrategias de creación, articulación y fortalecimiento de alianzas regionales en la región pacífica han considerado la dinámica socioeconómica de los municipios de la región, la integración de las zonas francas, y la vinculación con el corredor del pacífico como impulso a su desarrollo socioeconómico?

7. Objetivos

La investigación se plantea los siguientes objetivos;

7.1 Objetivo general

Analizar las condiciones en que los departamentos de la región pacífica han avanzado en la consolidación y fortalecimiento de alianzas regionales como impulso a su desarrollo socioeconómico con corte al año 2022.

7.2 Objetivos específicos

- Caracterizar la existencia de políticas públicas que promuevan la creación de alianzas estratégicas entre los departamentos y municipios del pacífico colombiano encaminadas a impulsar el desarrollo socioeconómico de la región.

- Identificar los programas o acciones encaminadas al desarrollo de alianzas estratégicas que promuevan el impulso socioeconómico de la región pacífica incluidas en los planes de desarrollo 2020-2023 de los departamentos y municipios ubicados en la región.
- Determinar la inclusión de la dinámica socioeconómica de los municipios de la región, la integración de las zonas francas, y la vinculación con el corredor del pacífico, en las estrategias de creación, articulación y fortalecimiento de alianzas regionales en la región pacífica como impulso a su desarrollo socioeconómico.

8. Justificación

Se encuentra necesario realizar este estudio puesto que, aunque existen precedentes a nivel nacional sobre cómo la creación o fortalecimiento de alianzas entre departamentos o municipios, llevan a un desarrollo regional sostenible, todavía no existe un documento que esté exclusivamente dedicado a resaltar si este tipo de iniciativas promueven o impulsan el potencial exportador y de servicios que tienen los municipios ubicados en el corredor del pacífico en el departamento del Valle del Cauca, teniendo a Buenaventura como el principal puerto del pacífico, a Palmira con el principal puerto aéreo de la región y hospedador de dos de las principales zonas francas del departamento, así como Cali, con el potencial que conlleva su consolidación como Distrito Especial, y al departamento del Cauca, donde se tiene en Puerto Tejada, una zona franca de incidencia en el mercado exportador de la región.

En ese orden, este estudio podría sentar la base para analizar en detalle las diversas estrategias de articulación y alianzas regionales desarrolladas o propuestas por los entes territoriales, determinando así su grado de efectividad y posteriormente, desde los municipios de la región y por supuesto desde los departamentos del Valle del Cauca y el Cauca, se estudie la posibilidad de fortalecer o crear nuevas alianzas, coordinadas y enfocadas en impulsar el desarrollo socioeconómico de la región pacífica, aprovechando las características comunes de los territorios, su vocación de servicios, su potencial exportador y su atractivo económico.

9. Marco teórico

Producto Interno Bruto – PIB

Según Padilla Sierra (2015), la forma ortodoxa de medir el crecimiento económico de un país o un territorio, está fundamentado en el cálculo del Producto Interno Bruto per cápita- PIB, por lo que dicho cálculo determina en términos generales, el nivel de bienestar en una comunidad específica. Sin embargo, según el autor, en Colombia, el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), solo calcula el PIB de Bogotá y Cali, mientras el resto de ciudades no calculan el PIB per cápita, por lo que utilizarían diversas técnicas para determinar un resultado comparable con este indicador.

Así las cosas, el DANE, establece que el PIB representa el resultado final de la actividad productiva de los residentes de una nación. En otras palabras, es un indicador que demuestra lo que se produce ya sea en una nación, en una región o una ciudad y que se puede estimar para cada lugar. Este se mide desde el punto de vista del valor agregado, de la demanda final o los usos finales de los bienes y servicios y de los ingresos primarios distribuidos por las unidades de producción residentes (DANE, s.f)

De acuerdo con lo anterior, el PIB puede resumirse en “el valor de bienes y los servicios finales producidos en la economía durante un tiempo estipulado”, Blanchard (2012). Cabe destacar que es importante la palabra final, pues solo se contabilizan los bienes finales y no los intermedios. Esta puede ser concebida como una primera definición para calcular el PIB y la más cercana a la realidad, pues se registra sumando la producción de todos los bienes finales.

Otra forma de medir el PIB, se da a través de la suma de valor añadido de la economía durante un periodo, Blanchard (2012). Esto significa que el valor que añade una empresa es el valor de su producción menos el valor de bienes intermedios que usa para ello, Blanchard (2012). El acero puede ser un ejemplo claro de esta definición, los productores de acero contabilizan esta producción como un bien final, pero los productores de automóviles, los cuales usan el acero en un proceso de transformación y están generando un valor agregado

al crear autos, no contabilizan el acero, sino el costo de producir el auto, pues este ya fue contabilizado.

Una tercera forma de contabilizar el PIB es a través de la suma de las rentas de la economía durante un determinado periodo, Blanchard (2012). En esta manera de contabilizar el PIB se tiene en cuenta la renta de trabajo, la renta de capital, así mismo, los impuestos indirectos que son los ingresos o rentas que recibe el Estado procedente de impuestos sobre las ventas.

Ahora bien, existen dos tipos de PIB, el PIB nominal y el real. El PIB nominal hace referencia a la suma de cantidades de bienes finales producidos, multiplicada por su precio corriente (precio de año de producción), Blanchard (2012). Como lo menciona el autor en el texto, esto tiene dos implicaciones:

1. La producción de la mayoría de los bienes aumenta con el paso del tiempo.
2. El precio de la mayoría de los bienes también sube con el paso del tiempo.

Si el objetivo es medir la producción y su evolución con el paso del tiempo, es necesario descontar el efecto del aumento de los precios. En este sentido, el PIB real es la suma de la producción de bienes finales multiplicada por los precios constantes en lugar de corrientes. El PIB real es la media ponderada de la producción de todos los bienes finales.

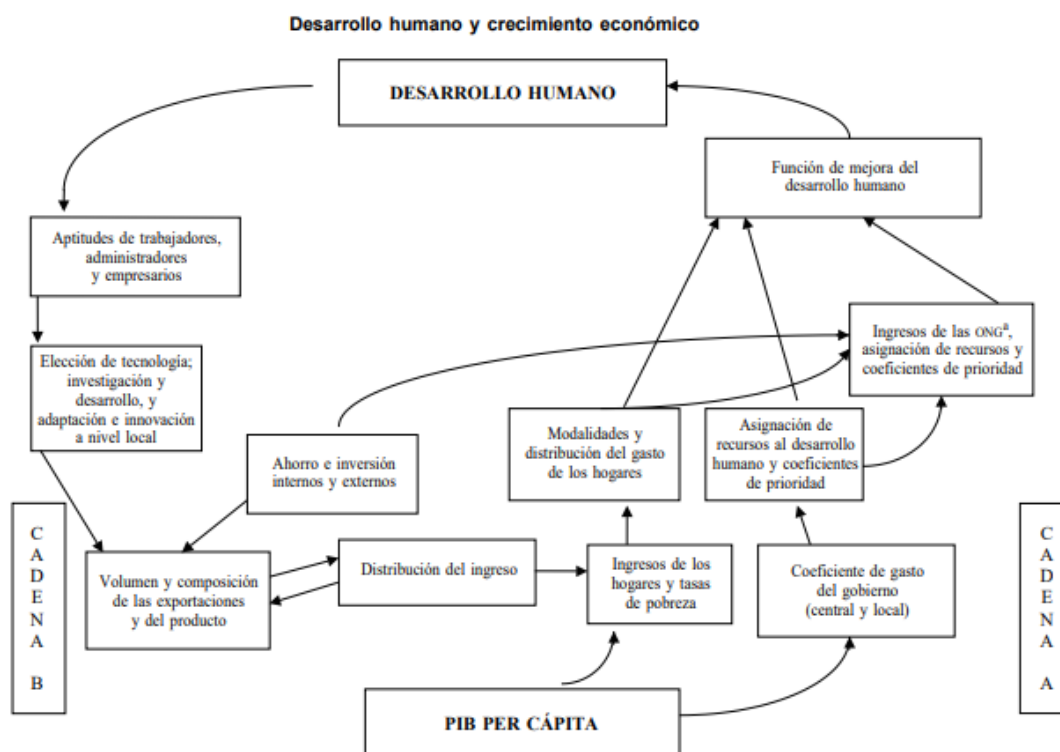
La relevancia del PIB se centra en que con esta medida se puede dimensionar el tamaño económico de un país. Si un país tiene un mayor PIB que otro significa que económicamente más grande que otro. Así mismo, el PIB real per cápita es de suma importancia, porque como lo demuestra Blanchard, es el cociente entre el PIB real y la población. Este indica el nivel medio de vida del país.

Para evaluar los resultados o estabilidad de una economía de un año a otro, es decir, para validar si la economía presentó crecimiento o no, se usa la tasa de crecimiento del PIB real, cuando se presenten crecimientos estos serán denominados expansiones, y cuando se presenten crecimientos negativos se llaman recesiones.

De acuerdo con lo anterior, se identifica que el crecimiento del PIB permite evaluar el crecimiento económico que tiene una región o un estado particularmente hablando. Por otro lado, es importante reconocer que el crecimiento económico no necesariamente significa un mayor crecimiento en el desarrollo humano o en el nivel de vida, porque como se anotó anteriormente, el PIB registra el crecimiento general y no individual, si se puede dar una relación de causalidad entre el desarrollo de los dos.

Ranis & Stewark (2002), plantean que el desarrollo humano y el crecimiento económico pueden tener dos cadenas causales, como se nota en la figura 2. El crecimiento económico puede contribuir al desarrollo humano, pues a medida que aumenta los recursos de la nación, estos pueden retribuirse en este último. El desarrollo humano puede incidir en el crecimiento económico considerando que a medida que las personas se tornan más sanas, mejor alimentadas y más instruidas, contribuyen más al crecimiento económico.

Figura 2. Desarrollo humano y crecimiento económico



Fuente: Crecimiento económico y desarrollo humano en América Latina.

Políticas públicas y su implementación

Diversos autores han planteado diferentes miradas entorno al diseño y ejecución de políticas públicas y con ello, las motivaciones de los gobiernos para direccionar estrategias a problemas específicos de la sociedad.

Así las cosas, iniciaremos por definir las políticas públicas como “el conjunto de sucesivas iniciativas, decisiones y acciones del régimen político frente a situaciones socialmente problemáticas y que buscan la resolución de las mismas o llevarlas a niveles manejables” (Vargas, 1999. p.p 75).

Se puede entender entonces que las políticas públicas son las estrategias que desarrolla el gobierno para dar respuesta a llamados sociales, bien sea a corto o largo plazo, generalmente alineadas a la visión de la administración de turno para mitigar los dolores sociales (Vargas, 1999). A partir de lo anterior es posible afirmar que las políticas públicas son la materialización de las intenciones del gobierno en activar estrategias independientemente del campo de acción o de diversos sectores de interés.

La formulación de políticas públicas, incluidas las regionales, parten de la identificación de un problema, el cual será resuelto de acuerdo con los criterios, posturas e ideologías de los actores políticos, sociales y económicos (Caetano, 2013). Esto indica que generalmente, las políticas públicas están encaminadas hacia los intereses y agenda de quienes ocupan cargos de poder, y por ende están sujetas al grado de interés que tengan entorno a un problema en particular o grupo social afectado.

Es por ello, que resulta de gran relevancia el análisis de los planes de desarrollo, como documento que evidencia la ruta de gobierno y agenda de temas priorizados, debido a que permite identificar si las integraciones regionales son un tema prioritario para las administraciones de las zonas de interés para la presente investigación.

Puntualmente para las políticas de articulación son relevantes cinco factores: la estabilidad a largo plazo, independientemente del gobierno; la adaptabilidad al contexto en el que se

implementa; la capacidad de ejecución simultánea en diferentes zonas; la coherencia con otras políticas; y, finalmente, la capacidad de que se articule con otras políticas (Caetano, 2013).

La complejidad de este tipo de políticas reside en las dificultades para lograr articulación administrativa, bien sea a nivel nacional para coordinarse con iniciativas internacionales, como con políticas regionales que acogen a diferentes administraciones locales dentro de un mismo país (Caetano, 2013).

Políticas de articulación regional

Las políticas de articulación regional propenden el trabajo en conjunto entre diferentes actores, de tal manera que se unan esfuerzos encaminados hacia el mismo objetivo. La integración regional busca garantizar estabilidad en la región mediante incentivos positivos, que permitan acceder a recursos materiales e inmateriales que permitan homogenizar procesos o direccionar esfuerzos (Nolte, 2006).

Las políticas regionales son reconocidas principalmente por esfuerzos internacionales, en su mayoría enfocados en la seguridad y estrategias de bloques en el mundo, por lo que se presentan casos de éxito en Europa como la Unión Europea. Pero este modelo también es replicable en casos regionales dentro un mismo país, partiendo de las características que tienen las regiones según Nolte (2006), entre las que se incluyen la cercanía geográfica, características compartidas e intereses económicos en común.

Teniendo en cuenta lo anterior, es posible afirmar que las políticas regionales son igual de válidas a nivel internacional como nacional, y que su importancia es igual de relevante. Estas políticas buscan fortalecer las capacidades instaladas y apalancar el crecimiento a partir de la cooperación y la integración de esfuerzos.

Las políticas de articulación intermunicipal implican grandes esfuerzos administrativos para los gobiernos locales, pero a su vez representan oportunidades de crecimiento bastante atractivas para quienes ocupan los cargos de poder. Por su parte, también representan

beneficios, debido a que comparten el mismo marco legal y pueden apalancarse en políticas nacionales direccionadas a la motivación de la articulación.

Adicionalmente, para esta investigación es importante tener en cuenta el concepto de territorios funcionales propuesto por (Schejtman, 2004), para entender la relación entre las comunidades y las zonas apropiadas. Se entienden entonces como territorios funcionales, aquellos espacios geográficos unidos por flujos de personas, dinero, bienes y servicios, que son frecuentes, repetidos y recíprocos.

Estos territorios son un “sistema social con identidad socialmente construida, y también comparten una historia social, política y económica”, que entregan como resultado, la consolidación de instituciones formales e informales, que dan pie a los comportamientos de la vida social, así como en las formas en las que se relacionan con otros territorios (Schejtman, 2004).

A partir de la aproximación que hacen al concepto de territorio los autores anteriormente mencionados, es posible afirmar que los territorios funcionales van más allá de un conjunto de ubicaciones individuales, en donde se construyen vínculos entre la comunidad y se dinamizan las relaciones sociales, políticas y económicas que permiten el fortalecimiento de las zonas a partir de la cooperación.

Zona franca

Según Jaramillo (2022), las zonas francas se pueden definir como áreas delimitadas dentro del territorio nacional, las cuales están rodeadas por divisiones naturales o artificiales y que son vigiladas por inspectores de Aduana, las cuales se encuentran generalmente cerca de plataformas logísticas y cuentan con infraestructuras necesarias que se entregan en arrendamiento a empresas extranjeras o nacionales que tienen proyección exportadora, esto para que desarrolle sus actividades bajo condiciones especiales. En este proceso, se pueden introducir bienes de capital, materias primas, bienes finales, insumo y componentes extranjeros, esto sin tener que pasar por la Aduana. Así mismo, estos productos pueden ser destinados a consumo interno (nacional) o para exportarlos.

Existen limitaciones sobre lo que se puede producir dentro de las zonas francas, en estas se identifican prohibiciones en la creación de armas, explosivos, residuos nucleares, desechos tóxicos, etc, como lo demuestra la alcaldía de Bogotá (2016).

Por otro lado, existen tres tipos de zonas francas, como lo menciona Jaramillo Agudelo (2022), las zonas francas permanentes, las permanentes especial y las zonas francas transitorias.

Zona Franca Permanente

Es aquella donde en un área determinada varias empresas (usuarios) desarrollan sus actividades industriales, comerciales o de servicios (Jaramillo Agudelo, 2022). Podría decirse que se asimila a un parque industrial.

Zona Franca Permanente Especial

Es una zona en la que las empresas están autorizadas a desarrollar actividades industriales o de servicios, siempre y cuando se trate de proyectos de alto impacto económico y social para el país (Jaramillo Agudelo, 2022).

Adicionalmente, es importante que cumpla con los requisitos de inversión y de empleo que establece el Gobierno (Jaramillo Agudelo, 2022).

Actualmente, en Colombia existen alrededor de 71 zonas francas permanentes especiales a lo largo del país (Jaramillo Agudelo, 2022). De acuerdo con los datos para el 2019 entregados por la ANDI, los parques industriales emplean a más de 165.500 personas, de los cuales 56.676 empleos son generados de manera directa, otros 80.806 empleos se generarían de manera indirecta y finalmente, 28.056 vinculados (ANDI, 2019).

Zona Franca Transitorias

La existencia y regulación de las Zonas Francas Transitorias (ZFT) se rige mediante el Decreto 1552 de 1992.

Bajo esta normativa se le puede otorgar de manera temporal el tratamiento de Zona Franca comercial a los espacios donde se celebren ferias, exposiciones, seminarios o congresos de carácter internacional, con el objetivo de permitir el ingreso de mercancías procedentes del exterior, libres de aranceles e IVA (Jaramillo Agudelo, 2022).

El tiempo máximo de permanencia de las mercancías en la Zona Franca Transitoria incluye la duración del evento más dos períodos adicionales; tres meses antes del evento y seis meses después de haber terminado (Jaramillo Agudelo, 2022).

10. Marco Legal.

En Colombia existe un complejo sistema normativo que regula tanto el ordenamiento territorial como el funcionamiento de las entidades territoriales, entregando con ello competencias y atribuciones, conforme al escalafón o tipo de categoría en el cual se encuentre dicha entidad.

En ese orden, son aquellas leyes y normas las que permitirían o no el establecimiento de alianzas entre municipios o regiones, así mismo, establecerán las condiciones y lineamientos para el desarrollo de esta práctica, dejando con ello reglas claras para la participación de diferentes entes territoriales en procesos colectivos surgidos a través de posibles alianzas, por lo cual, la revisión de esa jurisprudencia será clave para entender claramente la dinámica, lineamientos y restricciones que las alianzas territoriales pudiesen presentar, para las diferentes entidades territoriales.

Es necesario precisar entonces, que, en Colombia, existen leyes de gestión territorial que están divididas en cuatro grandes ejes como lo son: 1. Organización y funcionamiento; 2. Distribución de competencia y recursos; 3. Planeación del ordenamiento territorial y, 4. Presupuesto y responsabilidad fiscal. Cada tema tiene una variedad de normativas amplias, por lo cual, inicialmente se abordarán algunas de ellas.

De esta manera, a continuación, en el modelo de revisión documental se hará hincapié en cada una para evaluar el aporte que hacen frente al modelo de administración de las entidades

territoriales. Igualmente, se debe resaltar que el análisis normativo se dividirá en cuatro partes, las cuales coinciden justamente con los temas mencionados anteriormente.

10.1 De la organización y funcionamiento

La Constitución Política de Colombia, inicia su despliegue normativo, caracterizando en su primer artículo a la República de Colombia, como “(...) un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales (...)” (Colombia C. p., 1991)

La misma carta magna, específicamente en su Título XIV “De la organización territorial; De las disposiciones generales” establece en sus artículos 286, 287, 288 y 289, las entidades territoriales determinadas en departamentos, distritos y municipios, a la vez que establece el grado de autonomía del cuál gozan de acuerdo con su nivel, así como la distribución de competencias entre la nación y los entes territoriales.

La ley 152 de 1994 Orgánica del Plan de Desarrollo, establece la estructura para el Sistema Presupuestal y el modelo para la construcción de los planes financieros y de inversión de las administraciones locales, regionales y nacionales (Congreso de Colombia, 1994). Esta ley es de gran relevancia, pues busca estandarizar y homogenizar las estrategias de desarrollo e inversión a nivel nacional.

Los planes de desarrollo son el punto de partida para delimitar los objetivos de las administraciones y con ello, de las oportunidades de articulación con otros actores. Estos documentos deberían dar cuenta de las iniciativas que se desarrollarán en los próximos años y por ello, delimitan las acciones de los gobernantes. Por lo anterior, es de gran importancia que los objetivos de integración regional se plasmen en el documento para que la administración pueda designar recursos y establezca objetivos e indicadores de cumplimiento.

En dicho sentido, la Ley 136 de 1994 “Por la cual se dictan normas tendientes a modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios”, establece como su nombre lo indica, los criterios para la organización y funcionamiento de los municipios,

asignando categorías a cada uno de ellos, conforme a condiciones de población e ingresos corrientes de libre destinación. La mencionada Ley es modificada entre otras, por la Ley 1551 del 2012.

Por otra parte, la Ley 1617 de 2013 expedida por el Congreso de la República, expone el Régimen para los Distritos Especiales en los cuales se establecen los beneficios, funcionalidad, implicaciones y obligaciones que obtienen estos entes territoriales.

Así mismo y de acuerdo con el objeto de la presente investigación, es necesario resaltar que la Ley 1933 de 2018 categoriza a Santiago de Cali como Distrito Especial, Deportivo, Cultural, Turístico, Empresarial y de Servicios, por lo cual pasa de ser un municipio de categoría especial a ser administrado bajo el régimen de distritos.

10.2 De la distribución de competencias y recursos

La Ley 1625 del 2013 “Por la cual se deroga la Ley Orgánica 128 de 1994 y se expide el Régimen para las Áreas Metropolitanas” anuncia cuales son las normas y requerimientos para que una región, conformada por dos o más municipios, pueda ser considerada área metropolitana y asumir con ello un régimen político, administrativo y fiscal, especial, entregando así, competencias, funciones y responsabilidades, entre otras.

Adicionalmente, la Ley 1617 del 2013 “Por la cual se expide el Régimen para los Distritos Especiales” contiene las disposiciones que permiten el establecimiento de un distrito. El objetivo de la ley es dotar a los distritos de las facultades, instrumentos y recursos con el fin de que puedan cumplir con sus funciones para con la población, asimismo bajo esta consigna deben procurar por el desarrollo político y social, todo bajo la idea de aprovechamiento de sus características y condiciones especiales.

Así las cosas, es importante resaltar que, en 2020 se presentó un proyecto de ley que tenía como objetivo principal modificar esta norma con el fin de cambiar los requisitos para el establecimiento de un Distrito. Si bien fue presentado al parecer se hundió en los debates.

10.3 De la planeación del ordenamiento territorial

La Ley 1454 de 2011, o Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, modificada por la Ley 1962 de 2019, “Por la cual se dictan normas orgánicas para el fortalecimiento de la región administrativa de planificación, se establecen las condiciones para su conversión en Región Entidad Territorial y se dictan otras disposiciones, en desarrollo de los artículos 306 y 307 de la C. P”, determinó en su Título III; Capítulo III las “Competencias en materia de ordenamiento territorial”, en las cuales estableció de manera específica las competencias con las que cuentan de manera puntual los distritos en Colombia.

Por otra parte, existe la Ley 388 de 1997 la cual establece los mecanismos que le permiten a cada municipio hacer uso autónomo y equitativo de los recursos y el suelo que disponga, así mismo le permite establecer disposiciones en materia de protección ambiental y desarrollo urbano.

Por último, una ley que se considera pertinente para esta investigación es la Ley 614 del 2000. Esta establece los mecanismos para integración, coordinación y armonización de las diferentes entidades dentro de la organización política y administrativa del territorio para la implementación de los planes de ordenamiento territorial.

10.4 Del presupuesto y la responsabilidad fiscal

La Ley 715 del 2001, estableció el Sistema General de Participaciones a través del cual se dictan normas orgánicas para la disposición de recursos y competencias para los diferentes entes territoriales. Este sistema incluye la forma de cálculo para la asignación de recursos, las competencias de la nación y de cada uno de sus entes territoriales en materia presupuestal, al tiempo que determina el tipo de destinación que tendrán los recursos que puedan ser girados a los territorios a través del mencionado sistema.

La implementación de planes de desarrollo y el ordenamiento territorial requieren la asignación de importantes recursos y en muchos casos, los entes territoriales carecen de fuentes de financiación, por ello, es importante evaluar la viabilidad de solicitud de los mismos al gobierno central para lograr la financiación de obras o programas en los territorios.

Por su parte, la Ley 1176 del 2007 modificó parcialmente la Ley 715 de 2001, determinando una nueva estructura del Sistema General de Participaciones respecto a las competencias de las entidades territoriales, frente a temas de agua potable y saneamiento básico. Para el desarrollo social es fundamental entender qué pueden hacer y cómo lo están haciendo las entidades territoriales para lograr impactar y reducir el porcentaje de necesidades básicas insatisfechas.

Por su parte, el Decreto 111 de 1996, regula la programación, presentación y aprobación del presupuesto y así mismo, se encarga de definir la capacidad de contratación y la definición del gasto social. Seguido a ello se encuentra la Ley 617 del 2000, la cual se encarga de establecer los parámetros para la creación de los municipios, paulatino a ello, declara las reglas para la transparencia de la gestión presupuestal en departamentos, municipios y distritos y, por último, fija los criterios de categorización para los municipios.

10.5 Planes de Desarrollo en Colombia

Los Planes de desarrollo con lineamientos estandarizados nacen con la Constitución Política de Colombia en 1991, en la que se estipulan las especificaciones para la construcción de dichos Planes por parte de las administraciones locales. Específicamente en el Artículo 339 del Capítulo 2 *de los planes de desarrollo*, encontramos que los gobiernos locales, municipales, distritales y departamentales deberán construir un plan en el que se estipulen los objetivos a alcanzar durante los años de gobierno.

Adicionalmente, se construye un Plan Nacional de Desarrollo, el cual se encuentra conformado por una parte general y un plan de inversiones públicas. Este plan deberá dar línea a los planes de desarrollo de las entidades territoriales, con el fin de asegurar el uso eficiente de los recursos públicos, propendiendo además por el desempeño adecuado de las funciones de los servidores del Estado.

Basados en el artículo anteriormente mencionado, se puede afirmar que el plan de desarrollo crea un marco normativo para las políticas económicas y sociales, bases para el desarrollo estratégico e integral de las regiones. Este debería estar alineado con los

compromisos, metas e iniciativas del gobierno central, de tal manera que se facilite la implementación de iniciativas nacionales o internacionales, traducidos en programas y políticas.

Teniendo en cuenta lo anterior, el Plan de Desarrollo Municipal es el instrumento que permite la estructuración de las acciones a desarrollar por el gobierno municipal y diferentes actores dentro de un territorio específico, durante un tiempo de gobierno. En este se definen objetivos, metas, políticas, programas, proyectos, que evidencian el destino de los recursos y los temas de mayor interés para el gobierno de turno.

10.6 Cali, Distrito especial

Ahora bien y entrando al tema de la transformación de la ciudad de Cali a Distrito Especial, y tal como lo establece Ruiz Rodríguez, C. A., Esquivel Noy, J. G., & Chavarriaga Gacham, J. J. (2019), en su tesis “Cali distrito especial, ¿qué implicaciones tiene para la ciudad?” podemos resaltar que el autor, denota los cambios que sufrirán los entes municipales en un proceso de transición, de municipio de categoría especial a distrito, por lo cual, es necesario considerarlos, al tiempo que se valoran y enlistan los diversos retos y necesidades que afronta el municipio de Santiago de Cali, en el marco de su transformación a Distrito Especial, Turístico, Deportivo, Cultural, Empresarial y de Servicios, proceso que inició con la promulgación de la Ley 1933 de 2018 y que requiere, finalmente, que desde la administración municipal, se presente un proyecto de acuerdo ante el Concejo de la ciudad, dónde se establezcan los cambios estructurales, administrativos y del territorio, para lograr su consolidación.

El autor resalta, además, que el proceso de transformación de los otros siete distritos de Colombia, ha sido un proceso complejo e incluso tortuoso -a su manera de verlo, por lo que el reto debería ser asumido no solo por el gobierno local, sino además por el gobierno nacional.

Dentro de las problemáticas enlistadas por el autor, se resaltan las diversas dificultades que han presentado distritos como Bogotá, Barranquilla y Cartagena respecto a los Fondos de Desarrollo Local, instrumento clave para el desarrollo de las funciones de las alcaldías

menores de que tratan los artículos 64 y 71 de la Ley 1617 de 2013, o régimen de los distritos especiales.

Por otra parte, la tesis también resalta la oportunidad en materia de turismo para Cali, pues la ley de distritos permitiría diversas posibilidades para potenciar y explotar en mayor manera, las características turísticas de la ciudad. De la misma manera, resalta que, según la Revista de Acción de la Cámara de Comercio de Cali, la ciudad ingresó desde 2017, al ranking de ciudades más atractivas para la inversión extranjera directa en América Latina. En dicho ranking, se consideran diversas variables como lo son los costos de alquiler y hospedaje, los salarios y su relación con la mano de obra calificada, entre otros. En este caso, la ciudad de Cali habría ocupado el puesto 10 entre 48 ciudades consideradas en el estudio.

11. Metodología

La metodología de la presente investigación es cualitativa y cuantitativa. En cuanto a la sección cualitativa, se realizará una revisión a profundidad de las políticas públicas que enmarcan la toma de decisiones de las administraciones locales y con ello, la cooperación entre municipios estratégicos del Valle del Cauca y el Cauca.

La investigación pretende hacer un análisis a profundidad de los planes de desarrollo y políticas públicas que incentiven la ejecución de estrategias enfocadas en la articulación intermunicipal para el crecimiento económico y la construcción de espacios para las empresas, producción de bienes y oferta de servicios. Esto incluye una revisión de los planes de desarrollo locales y de las políticas de carácter nacional e internacional, encaminadas a la creación o fortalecimiento de alianzas regionales.

Posteriormente, se hará un análisis del PIB de los municipios priorizados y la participación de estos en la suma nacional, para analizar su comportamiento y los sectores que más aportan al mismo, para determinar con ello, las coincidencias que puedan existir entre los diferentes municipios y departamentos de la zona pacífica y determinar si dichos sectores se encuentran incluidos dentro de alianzas regionales que potencien una visión general.

Finalmente, se establecerán los factores que influyen en el desarrollo del corredor pacífico como impulso al desarrollo económico y social de la región, al tiempo que se entregarán conclusiones y recomendaciones para potenciar dicho desarrollo.

11.1 Tipo de investigación

Para el desarrollo de la investigación se emplea una metodología de carácter cualitativo, la cual está encaminada en analizar las políticas públicas que entregan un marco regulatorio para delimitar las capacidades de las administraciones locales y departamentales, así como de las políticas con incidencia en las estrategias de articulación intermunicipal.

Paralelo a ello se analizarán los planes de desarrollo de los municipios priorizados por la investigación para identificar si existen iniciativas orientadas al trabajo cooperativo entre diferentes zonas de la región.

Adicionalmente, es de carácter cuantitativo, debido a que se tomará como referencia un indicador económico, que permite medir la incidencia de las políticas en las dinámicas económicas, a partir de datos.

11.2 Enfoque metodológico

El enfoque es de tipo documental, como lo menciona Jorge Uribe (2011) es: “metódico, sistemático y ordenado, con objetivos bien definidos, de datos, documentos escritos, fuentes de información impresas, contenidos y referencias bibliográficas, los cuales una vez recopilados, contextualizados, clasificados y categorizados y analizados, sirven de base para la comprensión del problema, la definición o redefinición de nuevos hechos y situaciones problemáticas, la elaboración de hipótesis o la orientación de nuevas fuentes de investigación en la construcción de conocimiento”. (p.196).

Por lo anterior, se procedió a recopilar información sobre las categorías: política pública, entidades territoriales, gasto público, alianzas territoriales, documentación y cifras administrativas.

11.3 Tipo de muestra

Para el avance de esta investigación, se determinó el uso del método de estudio deductivo. Este parte de que a nivel nacional existen diversos documentos CONPES y CONFIS que fueron creados con el fin de establecer una alianza entre ciudades, en los cuales se detalla que dichos entes territoriales estaban en la búsqueda de una relación gana-gana en las que cada una de ellas pudieran tener una parte de su presupuesto para desarrollar labores en pro de la población y el territorio. Se revisarán documentos a partir del 2014 hasta el 2022.

En ese orden se partió desde las generalidades normativas, estructurales y funcionales del Estado, así como los municipios priorizados para la investigación, que pudieron permitir a los entes territoriales, la viabilidad de establecer alianzas en pro del desarrollo regional, teniendo como eje de desarrollo del pacífico, a Buenaventura, Cali y Palmira.

De igual manera se realizó un análisis de la trayectoria histórica del país partiendo de cómo empezó a delegar tareas desde el año 1968 hasta la creación de las Entidades Territoriales en la Constitución de 1991, carta magna que describe al país, como un Estado Social de Derecho, organizado en forma de república unitaria, pero, resaltando como una de sus principales características, la descentralización y autonomía para sus entidades territoriales, razón por la cual, es importante las implicaciones que tiene y las obligaciones que esto conlleva, de modo que sean aplicables al caso de estudio, para lograr una aproximación a lo que serían las alianzas ciudad-ciudad, departamento-departamento en pro del desarrollo regional.

11.4 Técnicas de recolección y procesamiento de la información

Respecto a las técnicas de recolección de información y procesamiento de la información, fueron utilizadas 1) Análisis documental: el cual es el estudio de los documentos desde su contenido, en procura de lograr identificar el tema o los temas que se abordan, por lo cual se procedió con la realización de resúmenes y reseñas; 2) Revisión de Registros: esta tiene lugar en los casos cuando se examina y extrae información de diversos documentos que contienen datos relacionados con la investigación. Los registros revisados pueden ser públicos o privados; 3) Rejilla documental: esta plantea el análisis de los objetivos específicos,

considerando sus respectivas categorías y subcategorías, al tiempo que incorpora características, problemáticas, dificultades y otras dimensiones que pudiesen tener soporte en información documental.

11.5 Procedimiento

Grosso modo, el procedimiento de investigación está constituido por: 1) La delimitación del problema de investigación; 2) Revisión del objetivo general y los específicos; 3) Establecimiento de categorías y subcategorías; 4) Revisión y análisis de datos; 5) Desarrollo de capítulos que responden a los objetivos de la investigación.

En ese orden, las estrategias para el alcance de la investigación se dividen en:

- **Caracterizar:** Tiene como propósito entender y profundizar el funcionamiento de la administración de los municipios y departamentos priorizados, con el fin de ver que tan relacionadas están con las políticas públicas y los documentos administrativos. Las técnicas de recolección de la información son: la lectura analítica de los documentos relevante y la realización de resúmenes y reseñas.
- **Definir:** El objetivo es determinar el marco legal vigente para el establecimiento de alianzas entre ciudades y departamentos y ver la relación que el marco legal tiene con los documentos de la administración. Las técnicas de recolección de la información previstas para este momento son: la lectura analítica de los documentos importantes y la realización de resúmenes y reseñas.
- **Identificar:** Su fin es conocer y definir las diferentes alianzas que puedan haberse llevado a cabo entre departamentos o municipios para el desarrollo regional y la creación de políticas económicas y sociales para el impulso del desarrollo socioeconómico. Las técnicas de recolección de la información que se emplearán para este momento serán: la lectura analítica de los documentos relevantes, resúmenes y reseñas y realizar un cruce de información con los datos obtenidos en las otras estrategias de alcance.

12. Análisis de la información, resultados y discusión

12.1 Políticas y estrategias de articulación vigentes

Con el objetivo de caracterizar la existencia de políticas públicas que promuevan la creación de alianzas estratégicas entre los departamentos y municipios del pacífico colombiano encaminadas a impulsar el desarrollo socioeconómico de la región, realizaremos una revisión de las políticas y estrategias de articulación vigentes, detallando de manera concreta, sus principales objetivos y planteamiento.

Al respecto, es necesario precisar que actualmente, la región cuenta con un amplio marco de políticas enfocadas en la articulación entre territorios y comunidades, de tal manera que se diseñen y ejecuten estrategias encaminadas a la colaboración entre diferentes administraciones locales y departamentales, nacionales e internacionales.

12.1.1 Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)

Dentro del marco legal es importante tener en cuenta acuerdos y espacios de construcción de iniciativas regionales que inciden en las regulaciones domésticas de los países que lo integran.

En el Caso de la IIRSA, que es el espacio de diálogo entre los doce países sudamericanos que integraban la Unión de las Naciones Suramericanas (UNASUR), cuyo objetivo es planificar y desarrollar proyectos enfocados en mejorar la infraestructura regional de energía, transporte y telecomunicaciones. Fue creada en el 2000 y tiene apoyo técnico y financiero por parte del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca de la Plata (FONPLATA) (IIRSA, s.f).

Dentro de los proyectos diseñados y ejecutados por la estrategia para la zona Andina se destaca como proyecto ancla el corredor vial Santa Marta – Paraguachón para conectar la costa atlántica con Venezuela (IIRSA, s.f).

Adicionalmente, se plantea el proyecto de construir un corredor bioceánico Pacífico que conecte a Bogotá, el Meta, el Orinoco y el Atlántico para promover los intercambios comerciales entre las regiones de Colombia y con Venezuela, y a su vez, para preparar las condiciones para proyectarse a crecer a mercados internacionales (IIRSA, s.f).

Estas iniciativas evidencian las voluntades políticas de realizar esfuerzos para implementar estrategias enfocadas en la cooperación y el fortalecimiento de nodos de desarrollo económico y social, a partir de la mejora de las condiciones de infraestructura y logísticas para las actividades comerciales.

Es importante tener en cuenta el contexto político de Colombia en el que se hace la adhesión al convenio, en el que la presidencia era ocupada por Álvaro Uribe Vélez y paralelamente se ponían en marcha el Plan de Seguridad Democrática y las estrategias de fortalecimiento de las regiones a partir de las ventajas competitivas y los nodos de desarrollo.

En el caso del Valle del Cauca, los nodos destacados fueron Cali y Buenaventura entendidas como la ciudad capital y el puerto marítimo más importante del país, respectivamente.

12.1.2 Alianza del pacífico

Alianza del Pacífico, es una alianza entre cuatro naciones de América Latina: Chile, Colombia, México y Perú. Está motivada por el interés de los gobiernos por desarrollar iniciativas económicas y de cooperación para el desarrollo de la región. Funciona como un proceso de articulación política, económica, de cooperación e integración que busca encontrar espacios para impulsar el crecimiento y la competitividad (Alianza del Pacífico, s.f).

Cuenta con cuatro países miembros, los mencionados anteriormente, y sesenta y un países veedores del funcionamiento de la Alianza. Para el 26 de enero de 2022 la Alianza logró la afiliación del primer Estado Asociado en el marco de la XVI Cumbre de la Alianza del Pacífico. De esta manera se firmó el TLC entre Singapur y la Alianza del Pacífico. En cuanto a las negociaciones realizadas, la Alianza mantiene negociaciones con tres Estados

Observadores candidatos, los cuales están pendientes de obtener categoría de Estado Asociado: Australia, Canadá y Nueva Zelandia (Alianza del Pacífico, s.f).

Los fundadores de la Alianza la plantean como una plataforma mundial de negocios y es por ello, que uno de sus focos es ampliar las relaciones con el litoral asiático pacífico, un aliado estratégico que ha demostrado altos indicadores de crecimiento, evidenciando que es una de las regiones fundamentales en la economía global (Alianza del Pacífico, s.f).

Actualmente, la alianza cuenta con 26 equipos orientados a trabajar en la facilitación del comercio internacional y la cooperación aduanera, así como diseñar y ejecutar reglamentaciones y propuestas empresariales, para pymes, servicios y capitales, incluyendo grupos orientados en enfocarse en el medio ambiente y crecimiento verde (Alianza del Pacífico, s.f) .

Ardila (2015), en su estudio identificó la relevancia que tiene la Alianza del Pacífico por su ubicación geoestratégica, pues esta no es solo una plataforma para acceder al Océano Pacífico, sino por el contrario trae la posibilidad de convertirse en un puente de relacionamiento entre Latinoamérica con Asia Pacífico, así como para Estados Unidos. Por otro lado, les permite a estos países posicionarse y asumir liderazgos regionales que antes venían ejercidos por países como Brasil y Venezuela.

De la misma manera, el autor reconoce un hito importante en el estudio, pues identifica a la economía colombiana como una economía de dependencia hacía los Estados Unidos, lo que no le ha permitido desarrollar el potencial que tiene el pacífico en el país, potencial que puede ser desarrollado al realizar negociaciones con países asiáticos. Así mismo, se reconocen las problemáticas presentadas en el pacífico colombiano relacionados con sus bajos niveles de desarrollo y altos niveles de inseguridad que generan una problemática para potencializar la Alianza del Pacífico.

12.1.3 Pacto por el pacífico

Como lo menciona la RAP (s.f) en el documento publicado por ellos mismos, “Pacto por el Pacífico una región de oportunidades”, este tiene origen con el Pacto por Colombia, pacto

por la equidad, plataforma sobre la cual se erige el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2018 – 2022, y se vuelve un llamado que invita a la unidad y a la construcción colectiva de país desde cada una de las regiones.

De acuerdo con lo anterior, el Pacto por el Pacífico pretende entonces hechos concretos, lo que requiere superar las brechas y los diversos obstáculos para encontrar caminos que conduzcan hacia la transformación y el desarrollo social, incluyendo también aspectos encaminados hacia el desarrollo, la diversidad étnica, cultural y biogeográfica de la región (RAP Pacífico, 2018).

Es por lo que se priorizaron en el pacto cuatro objetivos generales (RAP Pacífico, 2018):

- Mejorar la infraestructura de transporte intermodal, portuaria y logística.
- Potencializar el desarrollo productivo según las vocaciones propias.
- Generar mayor cobertura y calidad en la provisión de servicios públicos para lograr mayor equidad.
- Mejorar la gestión ambiental de la región fortaleciendo el ordenamiento territorial.

Como se menciona en el documento, estos objetivos se logran identificar en el Plan Nacional de desarrollo. Ahora bien, al realizar el seguimiento de los objetivos pactados por parte del Gobierno nacional para cumplir con el apoyo al Pacífico, VQ ingeniería evidencia que en el mes de noviembre del 2020 el Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES – aprobó el “Programa vías para la legalidad y la Reactivación visión 2030”, por medio del CONPES 4010. En este sentido, se autorizaron vigencias presupuestales futuras asegurando los recursos para los proyectos en estos temas hasta el 2030.

Con la ejecución de estos proyectos se espera reducir los tiempos en los recorridos, el costo de transporte de pasajeros y carga, así como aumento en el nivel de competitividad de los empresarios y productores.

En la entrevista al entonces director general de INVIAS, Guillermo Toro, publicada por la Revista Semana en octubre del 2022, se afirma que el gobierno nacional gestionó más de \$3,1 billones de pesos para el desarrollo de 12 proyectos estratégicos.

Dentro de las principales vías en las que ha intervenido el Gobierno con el fin de enfocarse en la justicia económica y social, se encuentran las siguientes, vías:

- Vía Panamericana, la cual se encuentra entre Pasto y mojarra, y en la cual el Gobierno ha invertido \$160.000 millones de pesos para la construcción de la doble calzada Pasto-Chachagüí (en el sector del Alto de Daza).
- Rehabilitación y mantenimiento del corredor Pasto-Chachagüí-Mojarras y la puesta en servicio del puente Bermúdez (Toro Acuña, 2022).
- En el departamento del Chocó se están desarrollando tres proyectos por un valor de \$1,08 billones de pesos: la transversal Quibdó-Medellín (380.603 millones de pesos), la transversal Quibdó-Pereira (649.000 millones de pesos) y el corredor Las Ánimas-Nuquí (Toro Acuña, 2022).
- Para el Valle del Cauca se encuentran dos proyectos. El primero, la construcción de la segunda calzada del corredor Buga – Buenaventura, así como la rehabilitación de 3.5 kilómetros de la avenida Simón Bolívar perteneciente al Distrito de Buenaventura. La segunda construcción, orientada en cuatro viaductos distribuidos entre los sectores de Loboguerrero y la Chapa (Toro Acuña, 2022).
- En el departamento del Cauca se han desarrollado cuatro proyectos: Transversal libertador, Corredor del Parletará, Anillo del Macizo Colombiano, y el corredor Villa garzón – San José del Fragua (Toro Acuña, 2022).

Lo anterior, permite evidenciar un desarrollo orientado en el corredor del Pacífico, lo que permite incentivar el transporte de productos dentro de la región, así como desarrollar el proceso logístico al tener mejores vías y movilidad.

12.1.4 Plan de Ordenamiento Territorial Departamental (POTD)

El plan de ordenamiento Territorial Departamental del Valle del Cauca (2016), como lo presenta el DNP y lo menciona en el mismo documento, es un proyecto de concertación de acciones entre distintos actores sociales e instituciones del Departamento, en el cual se establecen las condiciones de su ordenamiento, entendiendo y conociendo las particularidades del territorio, así como la posibilidad de incidir en el futuro de este en un contexto que supera la escala municipal (Gobernación del Valle, 2016).

Lo que busca el POTD es ser una entidad coordinadora y articuladora entre las decisiones nacionales y locales, debido a que plantea un ordenamiento territorial distribuido por subregiones del territorio. Como está expuesto en la presentación de socialización del POTD en la Gobernación del Valle, este busca para el 2038 revertir el desbalance territorial identificado que se ha presentado históricamente en la región a través de los siguientes objetivos (Gobernación del Valle, 2016):

- Una Base Natural restaurada
- Una zona altamente productiva en el Valle geográfico
- Una zona de despensa agrícola que se conecte con centros de consumo
- Unos nodos productivos especializados que apoyen el desarrollo económico de las subregiones
- Un Pacífico megadiverso y conectado
- Un territorio marítimo que posicione nacional e internacionalmente la región
- Un sistema de asentamientos robusto
- Unas zonas donde debe ser prioritaria la implementación de acciones para la construcción de una paz
- Un tejido patrimonial puesto en valor

12.1.5 Fondo todos somos PAZcífico

El Fondo Todos Somos PAZcífico, es una estrategia creada por el Gobierno Nacional que pretende mejorar la calidad de vida de los habitantes de la región Pacífica de Colombia,

específicamente en los departamentos de Cauca, Chocó, Nariño y Valle del Cauca (Todos Somos Pazcífico, s.f).

Con el fin de lograr este objetivo, la entidad se ha financiado a través de tres préstamos provenientes de la banca multilateral, entre los que se incluyen el Banco Mundial (BM) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), por un valor de US \$ 400 millones. Con estos recursos como lo menciona la misma organización, se pretende eliminar las brechas existentes y las desigualdades intrarregionales al tiempo que se promovería el desarrollo socioeconómico en estos territorios del país con equidad y sostenibilidad ambiental y social (Todos Somos Pazcífico, s.f).

Dentro de los ejes de trabajo se destacan (Todos Somos Pazcífico, s.f):

- Servicios públicos y desarrollo urbano.
- Conectividad y competitividad.
- Medio ambiente, cultura y producción sostenible.
- Educación, empleabilidad y movilidad social.
- Capacidad institucional, transparencia y rendición de cuentas.

Teniendo en cuenta lo anterior, las líneas de inversión se desarrollan a través de distintas etapas, donde la primera se ejecutará bajo modalidad de obras múltiples e interventorías integrales en tres subprogramas con una duración de seis años (Todos Somos Pazcífico, s.f):

1. Agua y saneamiento básico.
2. Energía rural y energías sostenibles.
3. Mejoramiento de la conectividad en transporte.

12.2 Planes de desarrollo y de municipios priorizados

Con el propósito de identificar los programas o acciones encaminadas al desarrollo de alianzas estratégicas que promuevan el impulso socioeconómico de la región pacífica incluidas en los planes de desarrollo 2020-2023 de los departamentos y municipios ubicados

en la región, se realizará una revisión profunda de dichos planes en las entidades territoriales priorizadas.

Para el análisis de la información es necesario resaltar, además, diferentes factores que, si bien se han tenido en cuenta a lo largo del documento, en este apartado se espera entrar en detalle de los puntos clave para determinar los puntos neurálgicos en el pacífico del Valle del Cauca y el Cauca, para las dinámicas económicas y comerciales, y a su vez, las voluntades de las administraciones locales por crear políticas de integración regional.

Los Planes de desarrollo recopilan los objetivos, misiones y rutas a tomar por parte del gobierno en curso, en donde a su vez, se determinan funciones y prioridades para el gasto del presupuesto. Para la presente investigación, los planes de desarrollo son el documento oficial de las administraciones locales que permiten entre otras, identificar el interés por realizar alianzas estratégicas con otras administraciones, y a su vez, el grado de prioridad que se le da a las zonas francas y al desarrollo de estrategias que estimulen las dinámicas empresariales y con ello, el crecimiento empresarial y las dinámicas exportadoras.

En este sentido se analizarán los planes de desarrollo de los departamentos: Valle del Cauca y Cauca, y a su vez, de los municipios: Cali, Buenaventura, Palmira y Puerto Tejada. Estas dos últimas debido a que son la sede de las zonas francas priorizadas.

12.2.1 Plan de Desarrollo del Valle del Cauca

Con el fin de identificar las estrategias realizadas en el Valle del Cauca, que permiten generar un proceso de articulación regional entre los municipios que interfieren en el corredor pacífico, se acude a la revisión del plan desarrollo del Valle del Cauca formulado para los años 2020 – 2023, donde se busca identificar qué acciones se están realizando en la actualidad para lograr la consecución de este propósito (Gobernación del Valle del Cauca, 2020).

En el capítulo III “línea estratégica territorial: polos de desarrollo urbano para la competitividad y equidad” se identifica que dentro de los procesos destinados al desarrollo del Valle del Cauca como una región de negocios, se estipula realizar proceso de articulación con el Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022: “Pacto por Colombia, Pacto por la equidad”

dentro del cual se encuentran acciones orientadas al propósito mencionado anteriormente (Gobernación del Valle del Cauca, 2020):

- “Pacto por el emprendimiento, donde se apuesta a la formalización, a la dinamización empresarial y al desarrollo de un ecosistema de emprendimiento donde se fortalece la productividad de las empresas” (Gobernación del Valle del Cauca, 2020).
- “Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional. En este aspecto el plan de desarrollo tiene como objetivo enfocarse en el mejoramiento de las condiciones de seguridad de las infraestructuras de transporte y de los vehículos, así como el propósito por mejorar la eficiencia de los puertos, aeropuertos y pasos de fronteras, esto con el fin de fortalecer el comercio exterior. Este ítem es de gran relevancia para el estudio, pues de acuerdo al cumplimiento del mismo, es posible fortalecer aún más las zonas francas ubicadas en la región y aún más el comercio exterior” (Gobernación del Valle del Cauca, 2020).
- “Pacto por la descentración, en este se buscan conectar a los territorios, gobiernos y poblaciones. De acuerdo con lo anterior y con el fin de promover el desarrollo regional, se plantea un proceso de descentralización, fomentando asociaciones entre municipios y departamentos para que estos hagan un uso más eficiente de los recursos orientados en proyectos regionales. Así mismo, se propone fomentar el estatuto nacional de instrumentos de financiación de desarrollo y renovación urbana, el cual permitirá implementar un plan vial que mejore la interconexión entre municipios” (Gobernación del Valle del Cauca, 2020).

De acuerdo con lo anterior y destacando la relevancia que tiene el Valle del Cauca en el país al aportar el 9,7% del PIB nacional, donde en los años del 2010 y 2018 las empresas del Valle pasaron de exportar de 137 países a 152, aumentando en 7,8% los niveles de exportación, se demuestra los procesos de diversificación que están desarrollando las empresas en el departamento (Gobernación del Valle del Cauca, 2020).

En el mismo sentido, es pertinente resaltar que durante los años 2012-2019 se inició un proceso de postulación y ejecución de proyectos de regalías, donde el departamento ejecutó

36 proyectos en el fondo Ctel del Sistema General de Regalías (SGR) por montos de \$194.023 millones de pesos. Esto ha permitido iniciar el proceso de consolidación de 5 municipios de la región, iniciando por el consejo municipal de Buenaventura, donde se logró unificar el Consejo de Competitividad, Ciencia, Tecnología e Innovación del Distrito de Buenaventura (Gobernación del Valle del Cauca, 2020).

Por otro lado, el Municipio de Tuluá fue el primero en lograr la aprobación de la actualización de su Consejo Municipal. Anteriormente sólo de Ciencia, Tecnología e Innovación, por lo que a través del Acuerdo Municipal No. 04 del 25 de mayo de 2017 fue transformado a Consejo Municipal de Competitividad, Ciencia, Tecnología e Innovación C+CTeI. Así mismo, Cartago, conformó su Consejo de C+CTeI (como lo menciona el mismo plan de desarrollo), mediante Acuerdo Municipal 011 del 7 de junio de 2017.

Por su parte, el municipio de Palmira dio vida a su Consejo Municipal de C+CTeI a través del Decreto Municipal No. 289 del 31 de julio de 2017. Caso similar al del municipio de Buga, en el cual se conformó el Consejo Municipal de Guadalajara de Buga a través del Decreto DAM-1100-047-2019 (Gobernación del Valle del Cauca, 2020).

De acuerdo con los procesos que se han adelantado anteriormente, se propuso un proceso de que busca impulsar la productividad de los polos de desarrollo de manera descentralizada particularmente en ciudades como Cartago y la región BRUT (Bolívar, Roldanillo, La Unión y Toro) y su área de influencia en el norte del Valle, Buga Tuluá, San Pedro y Yotoco, seguida de la aglomeración metropolitana con centro en Cali en el sur y Buenaventura en el Pacifico, los cuales son generadores de desarrollo (Gobernación del Valle del Cauca, 2020).

Con el fin de fortalecer el transporte tanto marítimo, aéreo y nacional se determinó el Decreto No. 1-3-0216 de 2018 que adoptó la Red Vial la cual estaría a cargo del departamento, considerando los fundamentos que se encuentran en la Resolución No. 5951 de 2015 del Ministerio de Transporte. Esta resolución expide la categorización de las vías del Valle del Cauca, por lo cual, la Secretaría de Infraestructura y Valorización, determinó que en total existen 72 vías de competencia departamental, contando con una extensión de 1.313,7 Km los cuales se desagregan de la siguiente forma: 4 Vías de Primer Orden, 64 Vías

de Segundo Orden y 4 Vías de Tercer Orden. Lo anterior permite una mayor inversión en las vías del Valle del Cauca y por supuesto, mejora la interconectividad entre regiones (Gobernación del Valle del Cauca, 2020).

El Plan de Desarrollo a su vez contempla diferentes líneas de acción donde está actuando estos años para promover la diversificación productiva del Valle del Cauca:

- Línea de acción 301. “Ciudades productivas motor del desarrollo económico y social”, busca estimular la diversificación de las empresas aprovechando sus ventajas geográficas consolidando las áreas industriales existentes para la configuración de clústeres productivos. La apuesta se enfoca en los 8 clúster que hay en la región, la cual están conformados por aproximadamente 4.903 empresas al 2019 y que movían para ese año un nivel de ventas aproximado a \$59 billones de pesos (Gobernación del Valle del Cauca, 2020).

Basados en lo anterior, se proponen diversos programas orientados a su cumplimiento, dentro de los cuales se incluye el programa de apuestas productivas, que busca diversificar el portafolio de empresas en ciudades intermedias y el programa de asociatividad y desarrollo empresarial que propone el mecanismo de economía solidaria como un mecanismo de cooperación, dentro de los cuales se encuentran subprogramas enfocados en fortalecer las alianzas con visión de región (Gobernación del Valle del Cauca, 2020).

Por el lado de internacionalización, se propone un programa de Valle Internacional, en este se busca gestionar recursos internacionales con diferentes entes de cooperación internacional para incrementar la capacidad empresarial exportadora. Con el fin de cumplir con el mismo e incrementar el nivel de inversión, se desarrollan diversos subprogramas como el de Valle exportador, gestor de inversiones con marca región y el de cooperación internacional (Gobernación del Valle del Cauca, 2020).

12.2.2 Plan de Desarrollo del Cauca

Dentro del Plan de desarrollo propuesto por el departamento del Cauca, denominado “42 motivos para avanzar”, se contempla la línea estratégica, conectividad integración y competitividad, donde se reconoce su ubicación estratégica privilegiada que permite el intercambio con el mercado ecuatoriano por su cercanía, así como con otros países andinos a través de *vías como la Panamericana*, la cual permite conectar también al departamento del Valle del Cauca, el cual es el principal mercado del suroccidente colombiano (Gobernación del Cauca, 2020).

Además, el Cauca se permite conectar por tierra con departamentos como el Huila y el interior del país. Así mismo, junto con los departamentos del Valle del Cauca, Chocó y Nariño conforman el andén pacífico, haciendo parte de la Región de Administración y Planificación – RAP Pacífico, la cual es una organización que viene sumando esfuerzos para consolidar al territorio como una plataforma dinamizadora que permita aprovechar la Alianza Pacífico (Gobernación del Cauca, 2020).

Así mismo, se considera que para poder plantear un entorno favorable y propiciar la interconectividad, es necesario garantizar la infraestructura necesaria para conectar a los municipios de manera interna en el departamento, además de conectarlo con el país. Por el lado del fortalecimiento de la productividad y competitividad, la comisión regional de competitividad del Cauca resalta que este debe enfocarse en productos como el café, cacao, frutales, turismo, TIC, industrias creativas y biotecnología, esta última con énfasis en cannabis medicinal (Gobernación del Cauca, 2020).

Dentro del Plan de Desarrollo de la Gobernación del Cauca también se presenta un ítem encargado en resaltar la relevancia de los procesos de asociatividad en el crecimiento del departamento, presentándose estos procesos ya sea al interior del departamento entre sus municipios o con municipios de departamentos aledaños. Basado en lo anterior, se reconoce lo que los esquemas asociativos pueden lograr dentro de los territorios, construyendo visiones de largo plazo al impulsar proyectos y proveer servicios a sus comunidades (Gobernación del Cauca, 2020).

Por otra parte, es necesario también resaltar que la RAP, como institución que garantiza los procesos de asociatividad en los departamentos del Valle del Cauca, Cauca, Chocó y Nariño, está conformada por 175 municipios pertenecientes a los departamentos mencionados anteriormente (RAP del Pacífico, s.f).

Actualmente en el Cauca se han creado varias asociaciones dentro del departamento con el objetivo de fortalecer las economías a escala y que son fundamentales en el plan de desarrollo en ese departamento, con el fin de ser apoyadas de manera gubernamental (RAP del Pacífico, s.f):

Desde la subregión del norte del Cauca se creó en el 2001 la Asociación de Municipios del Norte del Cauca – AMUNORCA, cuyo propósito es impulsar una economía de escala en la subregión, considerando además que ésta adelantó un proceso de transformación en el año 2019 donde se consolidó como una Región de Planificación y de Gestión – RPG, contando entonces con capacidad para fortalecer el ejercicio asociativo al tiempo que promueve el desarrollo regional sostenible y por supuesto, el fortalecimiento de los municipios asociados (RAP del Pacífico, s.f). Esto demuestra ya un trabajo enfocado en alinear y articular los diferentes municipios con sus fortalezas.

En el sur del Cauca también se creó en el 2004 el centro provincial de gestión agroempresarial del sur del Cauca, mediante el cual se vienen adelantado diversas acciones de gestión, priorización e impulso a diferentes iniciativas relacionadas con el desarrollo, especialmente aquellas que le apuntan a la reactivación del sector agropecuario, por lo que se han gestionado recursos, al tiempo que se ejecutan proyectos con distintas fuentes de financiación (RAP del Pacífico, s.f).

Por otro lado, se han presentado procesos asociativos interdepartamentales, pues la subregión del sur del Cauca hace parte de la Asociación SUPRA departamental de Municipios del Alto Patía – ASOPATÍA, la cual se encuentra conformada por 18 municipios, de los cuales, 13 son pertenecientes al norte de Nariño. Esta organización avanza entonces con el ánimo de contribuir en la consolidación de una zona de planificación y gestión que permita a su vez, impulsar el desarrollo regional (RAP del Pacífico, s.f).

Con base en lo anterior, se estructura un plan dentro del plan de desarrollo donde se reconoce la obligación de impulsar las nuevas economías orientadas en procesos solidarios enmarcados en economías colaborativas y solidarias. Dentro de esta obligación se contempla presupuesto, el costo del plan, los recursos y las proyecciones a mediano plazo, así como las acciones realizadas como Gobierno para garantizar las inversiones en los programas (Gobernación del Cauca, 2020).

12.2.3 Plan de Desarrollo de Cali, Distrito Especial

En el plan de desarrollo de Cali “Cali unida por la vida”, se pretendió estipular un plan de desarrollo a través de cuatro líneas estratégicas: la primera dimensión “Cali, inteligente por la vida”, en la que se enmarcan proyectos relacionados con el desarrollo económico de la ciudad; una segunda dimensión denominada “Cali, solidaria por la vida”, en la que se relacionan proyectos orientados en proyectos sociales; una tercera dimensión llamada “Cali, nuestra casa común”, busca incidir en acciones orientadas al cambio climático; y la última dimensión “Cali, Gobierno incluyente” , está enmarcada en procesos orientados a la transformación de Cali Distrito (Alcaldía de Cali, 2020).

Dentro de la primera dimensión se logra apreciar en el programa territorios competitivos el fortalecimiento de clústeres de región, los cuales se demuestran son de gran valor para Cali Distrito con el propósito de crear nuevos negocios, economías de concentración y de localización. Así mismo se buscaba impulsar el crecimiento de micros, pequeñas y medianas empresas a través de conexiones comerciales (Alcaldía de Cali, 2020).

Así mismo, dentro de la misma dimensión se buscó consolidar una línea estratégica:

“Posicionamiento local en el ámbito internacional”, su objetivo está en consolidar la construcción de alianzas entre actores tanto públicos como privados de nivel regional, nacional e internacional, esto con el fin de fortalecer la solidaridad e intercambio de conocimientos, atraer inversión en la ciudad, teniendo en cuenta las ventajas competitivas y comparativas de la ciudad (Alcaldía de Cali, 2020).

Dentro de lo mencionado anteriormente se encuentran programas como “Marca Ciudad”, programas encaminados en posicionar a la ciudad como una solidaria con sus ciudadanos, con pueblos y ciudades del mundo, con el fin de internacionalizar el distrito como ejemplo de responsabilidad ambiental, social, destino de negocios justos y ambientalmente responsables. Sus objetivos están orientados en (Alcaldía de Cali, 2020):

- “Articular los actores locales estratégicos para el posicionamiento de Santiago de Cali en el ámbito nacional e internacional” (Alcaldía de Cali, 2020).
- “Promover a la ciudad Santiago de Cali como sostenible y solidaria” (Alcaldía de Cali, 2020).
- “Promover una marca de ciudad que permita la promoción de los valores de la caleñidad, a partir de una narrativa unificada que responda a la idiosincrasia raizal en el ámbito nacional e internacional” (Alcaldía de Cali, 2020).
- “Adelantar alianzas estratégicas que fortalezcan el tejido empresarial de Cali y aumenten la oferta de productos y servicios con destino a los mercados internacionales” (Alcaldía de Cali, 2020).

Así mismo, esta dimensión busca apoyar el desarrollo económico de la ciudad a través del programa: “fortalecimiento al ecosistema de emprendimiento empresarial y social”. En este programa se promueve tanto el emprendimiento individual como el asociativo en todas las etapas, esto con el fin de apoyar a la generación de ingresos y empleos en la ciudad. En este sentido, se propuso en el plan de desarrollo un ecosistema de emprendimiento que pueda ser articulado con actores públicos y privados, así como con universidades (Alcaldía de Cali, 2020).

Por otro lado, dentro de la dimensión número cuatro, se halló la línea estratégica “Transición hacia distrito especial”, dentro de la cual se entiende que para poder convertir a Cali en un distrito especial es necesario involucrar fuerzas vivas territoriales y promover la participación de los municipios vecinos.

Además de las dimensiones mencionadas anteriormente, en el plan de desarrollo se halla un apartado destinado a la articulación regional, departamental y nacional, pues demuestran la relevancia que tienen los procesos de articulación y asociatividad en el crecimiento de la región y del departamento del Valle del Cauca. En un primer capítulo “Articulación Cali – ciudad región, se establecen las redes regionales de ciclo rutas, la recuperación del río Cauca, la red regional de turismo, el manejo integral de residuos sólidos de la región, el sistema de gestión de información regional y el tren de cercanías.

En el segundo capítulo “Articulación Cali – Valle del Cauca” se muestra el proceso de articulación con el departamento en general. Tercer y último capítulo “Articulación distrito – nación”, donde se involucran temas de infraestructura tanto portuaria como marítima, así como los procesos logísticos, potencializar el desarrollo productivo de acuerdo con la vocación de cada región, y mejorar la gestión ambiental de la región (Alcaldía de Cali, 2020).

- En la red de ciclo rutas se busca promover una movilidad más sostenible; puesto que está comprobado desde la implementación de las primeras ciclo rutas estas cambian nuestro ambiente, con este objetivo el propósito está en extenderlas para construir redes que faciliten la conexión entre los núcleos urbanos, esto proporcionando a los habitantes de la ciudad región una oportunidad para desincentivar el uso de vehículos motorizados (Alcaldía de Buenaventura , 2020).
- Teniendo en cuenta la relevancia que ha tenido el Río Cauca en el departamento como tal, tanto como medio para ingresar alimentos, así como medio de transporte y considerando que este ha sufrido de manera histórica procesos de contaminación, y que actualmente abastece al 70% de la población caleña, Cali como los cinco municipios han decidido aportar al mejoramiento de su calidad, esto con plantas de tratamiento de agua residual para limitar la carga contaminante vertida (Alcaldía de Cali, 2020).
- El tren de cercanías que involucra a los municipios de Palmira, Yumbo, Jamundí y el Distrito de Santiago de Cali, busca recuperar el corredor férreo, permitiendo mejorar la calidad de vida de las personas que se desplazan de manera intermunicipal. Así como aquellos que viven en la ciudad de Cali. Con esta apuesta se pretende fortalecer

la integración regional, generando un transporte moderno que potencialice el desarrollo de la región (Alcaldía de Cali, 2020).

- En el proceso de articulación de Cali con el Valle se reconoce la relevancia de los procesos de articulación con los procesos territoriales del departamento, bajo los principios de eficiencia y eficacia, así como reconoce que el mismo plan de desarrollo del Distrito está articulado al del departamento (Alcaldía de Cali, 2020).
- En la articulación distrito – nación, el plan de desarrollo del Distrito de Santiago de Cali se alinea con las apuestas estratégicas contempladas en el Pacto Región Pacífica del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “pacto por Colombia – pacto por la equidad”. En este sentido, y teniendo en cuenta que dentro del mismo se propone llegar a los territorios con propuestas diferenciadas de acuerdo a las necesidades de cada región, Cali quedó enmarcada dentro del pacto de la región pacífica, la cual comprende los departamentos de Chocó, Nariño, Cauca y Valle del Cauca. Se reconoce al departamento del Valle del Cauca como un nodo de desarrollo alrededor su producción agroindustrial de ciencia, tecnología e innovación, reconociendo la relevancia de Buenaventura para el país, y considerando que la región en general aporta el 13,5% del PIB (Alcaldía de Cali, 2020).

Se reconocen dentro del mismo plan de desarrollo y de trabajo las limitaciones que se tienen en términos de conectividad e infraestructura de transporte. La salida al océano Pacífico para movilizar los productos desde y hacia los puertos depende de dos corredores: Buga-Buenaventura y Pasto-Tumaco como lo citan dentro del mismo plan de desarrollo al DNP (DNP, 2015). A su vez, se reconoce que la mayoría de las vías carreteras se encuentran concentradas en la zona andina, al igual que la infraestructura férrea y aeroportuaria” (PND / p. 1176).

Por otra parte, y además de las limitaciones viales, “los rezagos en cobertura de los servicios públicos limitan la calidad de vida de los habitantes del Pacífico (...) al tiempo que afectan la competitividad de la Región” (PND / p. 1176). El Pacto por el Pacífico plantea entonces, una visión regional del territorio que incluye de manera directa, unos objetivos “orientados a promover el desarrollo regional y económico que integre el territorio. Esta

visión está inmersa en las estrategias estructurales y transversales del Plan (Alcaldía de Cali, 2020).

Como queda evidenciado en el plan de desarrollo, en el marco del Pacto Pacífico la nación se comprometió a darle continuidad al fondo “Todos somos PAZcífico” para continuar con los “proyectos de agua, saneamiento básico, energía y conectividad en general, mientras que el Plan buscará coordinar las intervenciones para infraestructura, educación, vivienda y, en general, en las necesidades más urgentes para promover el desarrollo integral del territorio” (PND / p. 1181).

Finalmente, queda estipulado en el plan de desarrollo como éste se articula con los cuatro objetivos del pacto pacifico:

- En mejorar la Infraestructura de Transporte Intermodal, Portuaria y Logística de la Región el Distrito de Santiago de Cali se articula a través de los programas de movilidad peatonal, movilidad en bicicleta, movilidad en vehículos particulares y transporte público de pasajeros, así como la apuesta regional del tren de cercanías, lo cual fortalecerá la movilidad en la subregión sur del departamento (Alcaldía de Cali, 2020).
- En el objetivo de potencializar el desarrollo productivo de acuerdo a la vocación de cada región, la apuesta se enfoca en las cadenas productivas turísticas, el desarrollo rural y el impulso a la economía creativa, generando para condiciones de empleabilidad y emprendimiento (Alcaldía de Cali, 2020).
- En el objetivo de generar mayor cobertura y calidad en la provisión de servicios públicos, es posible a través de la cofinanciación por parte de la nación que permite desarrollar un plan de inversión para el mejoramiento de estos servicios en la ciudad (Alcaldía de Cali, 2020).
- Finalmente, para poder mejorar la gestión ambiental de la región a través del fortalecimiento del ordenamiento territorial, desde el Distrito se orienta la acción pública al desarrollo sostenible y sustentable, lo que implica la recuperación de la

infraestructura ambiental y las estrategias para una consolidación de economía verde (Alcaldía de Cali, 2020).

12.2.4 Plan de Desarrollo de Buenaventura

El plan de desarrollo de Buenaventura “*Plan de desarrollo distrital 2020-2023 Buenaventura con Dignidad*” dentro su propósito busca cumplir con ser un distrito especial, y por ello, necesita integrar los ejercicios de planificación establecidos en las distintas leyes nacionales vigentes en la actualidad.

Debido a esto, dentro del plan de desarrollo de Buenaventura se contempla lo adscrito en el plan nacional de desarrollo 2018-2022, “Pacto por Colombia, Pacto por la equidad”, en la que se definió como su estrategia cinco pactos para conectar territorios, población y gobiernos, en la cual quedó contemplado a su vez el Pacto por la Región Pacífico, donde Buenaventura juega un papel fundamental al ser líder regional en el proceso. Así mismo, se tienen cuenta las apuestas del plan Valle Invencible con sus siete puestas estratégicas: 1) Conectividad ambiental y funcional; 2) Complementariedad ambiental y funcional; 3) Descentralización, desconcentración de actividades y nuevos polos de desarrollo; 4) Gestión territorial compartida; 5) Identidad territorial; 6) Territorios de paz; y 7) Desarrollo integral ruralidad (Alcaldía de Buenaventura , 2020).

Contemplando las leyes nacionales presentadas y los compromisos adquiridos en el plan, se incluye la integración del Plan Integral Especial de Desarrollo de Buenaventura –PIEDB, el Plan de Ordenamiento Territorial – POT, y el Plan de Acción para la Transformación Regional – PATR- del PDET Pacífico Medio, ya formulado (Alcaldía de Buenaventura , 2020).

Como se puede contemplar dentro del mismo plan de desarrollo, la apuesta para la construcción de una casa del Pacífico está enmarcada en cinco frentes (Alcaldía de Buenaventura , 2020):

1. Ordenando el territorio y conservando el ambiente: La Vida

2. Restaurando el tejido social, familiar y comunitario
3. Producción: Gobierno aliado de productores, empresarios y emprendedores
4. Realizando la primera revolución en salud y segunda en educación.
5. Recuperando la gobernabilidad y consolidando la gobernanza.

De acuerdo con el foco del estudio, se entra a analizar en mayor detalle el frente tres: Producción: Gobierno aliado de productores, empresarios y emprendedores. Pues como lo manifiesta el mismo plan, éste viene siendo un punto insigne de conexión cultural y eje socio-productivo y económico de los pueblos pertenecientes del litoral pacífico. Por su parte, también es un escenario clave para el desarrollo de las operaciones comerciales internacionales de Colombia al contar con uno de los terminales marítimos más importante del país, por lo cual debe ser aprovechado para el crecimiento económico de la región pacífica. Su objetivo se basa en mejorar las condiciones para dinamizar los sectores y actividades económicas potenciales en el distrito.

Las estrategias del plan de acción se enmarcan en tres acciones, la primera enfocada en el desarrollo rural, la segunda en un proceso de empleabilidad y la tercera en fortalecer el desarrollo empresarial, el emprendimiento y la competitividad. La primera busca fortalecer y recuperar los procesos tradicionales de los pueblos indígenas y afrocolombianos, pero teniendo un equilibrio con el medio ambiente, así como aprendiendo nuevas tecnologías para el desarrollo de sus productos. La segunda se orienta en impulsar el empleo a través del programa trabajo decente, en el cual busca en su plan contar con procesos de articulación con entidades públicas, privadas y gremios. Finalmente, la tercera estrategia busca consolidar espacios de articulación con el Gobierno a nivel nacional y departamental, con el fin de bajar recursos que permitan consolidar nodos de emprendimientos, así como el consejo Distrital de Competitividad, Ciencia, Tecnología e Innovación y nodos de emprendimientos enfocados en la cultura y la agricultura (Alcaldía de Buenaventura , 2020).

Un punto relevante en la estrategia de desarrollo empresarial es la enfocada en la promoción del desarrollo de un sector logístico avanzado que permita aprovechar las condiciones del puerto, así como el aprovechamiento de su condición de puerto para poder ingresar en otros sectores y romper con el enclave portuario que existe de la ciudad, la cual los ha hecho depender de las mismas actividades siempre, siendo necesario generar procesos de diversificación económica. Dentro de estas actividades se plantea la gestión de la construcción de empresas distritales de economía mixta que permitan la prestación de servicios logísticos que se complementen y se articulen con lo empresarial y productivo de la ciudad, todo en el marco del clúster portuario (Alcaldía de Buenaventura , 2020).

12.2.5 Plan de Desarrollo de Palmira

Es importante mencionar que en Palmira se ubican las Zonas Francas de Palmaseca y del Pacífico, por lo que la agenda política y la priorización de estrategias por parte de esta administración local es clave para la articulación en la región enfocados en la productividad y el desarrollo de actividades empresariales.

El plan de desarrollo denominado “Palmira pa’lante” busca contribuir en promover la confianza, colaboración y empatía entre los ciudadanos contribuyendo a fortalecer la sociedad Palmirana. El plan de desarrollo establecido busca desarrollarse a través de cuatro enfoques (Alcaldía de Palmira, 2020):

- Enfoque territorial y urbano.
- Enfoque poblacional
- Enfoque intersectorial
- Enfoque de derechos

Por otro lado, dentro del artículo 3 del acuerdo No.003 por el cual se adopta el plan de desarrollo del municipio de Palmira 2020-2023: “Palmira pa’lante” se establece un proceso de articulación regional entre los municipios de: Palmira, Cali, Yumbo, Jamundí y Candelaria.

Para lograr este proceso se aclara que los vínculos entre las regiones son en materia de movilidad, hábitat y servicios públicos, y que en estos se refuerzan o estructuran los procesos. Por otro lado, se aclara que el Plan de Ordenamiento Territorial Departamental (POTD) es la hoja de ruta para el desarrollo de la región en los próximos 20 años, quedando allí definidos un total de 16 proyectos adscritos, clasificados por temáticas (Alcaldía de Palmira, 2020):

- Movilidad: dentro de este ítem se encuentran el tren de cercanías, ciclo rutas, reactivación de la navegabilidad turística de Cali, terminales intermunicipales (Alcaldía de Palmira, 2020).
- Hábitat: se encuentran acciones relacionadas con espacios públicos; aquí se encuentran los corredores ambientales, equipamiento, relacionado con temas deportivos como culturales, acciones socioeconómicas relacionadas con el fortalecimiento de los sistemas de producción agro, así como los clústers de ciudad. Se encuentran, además, los procesos ambientales relacionados con la recuperación de los suelos del río cauca, la restauración hidrodinámica y el control de inundaciones, recuperación y conservación de fuentes del río cauca y observatorio regional del cambio climático (Alcaldía de Palmira, 2020).
- Servicios: se encuentran acciones encaminadas en la planta de manejo integral de residuos sólidos y expansión regional de las TIC'S (Alcaldía de Palmira, 2020).

Partiendo de este acuerdo, sumado a la firma de voluntades de los distintos municipios y el marco de integración regional que ofrece la adopción de la política nacional para la integración Regional de Ciudades, fue posible definir seis (6) proyectos en las mesas de articulación regional No. 3 y 4. Los proyectos son (Alcaldía de Palmira, 2020):

- Red de Ciclo-rutas Regional
- Recuperación de Río Cauca
- Red de Turismo Regional
- Manejo Integral de Residuos Sólidos en la Región
- Sistema de Gestión de Información Regional
- Comité de Gerencia Férrea del Proyecto Tren de Cercanías del Valle.

Dentro de las actividades encaminadas al desarrollo económico del municipio se pretende impactar tres objetivos de desarrollo sostenible: industrial, innovación e infraestructura, ciudades y comunidades sostenibles, alianzas para lograr los objetivos. Con el fin de dar cumplimiento a este, se inicia un proceso de planeación y desarrollo socioeconómico, con el fin de tomar decisiones basadas en evidencia.

Partiendo de los insumos expuestos anteriormente, surgen programas como los de “planificación, prospectiva basada en información”, a través del cual se busca planear el desarrollo municipal desde un enfoque de innovación social, económico, político, territorial, científico y tecnológico con el fin de conocer las necesidades actuales de la ciudadanía. Dentro de los programas encaminados al crecimiento económico del municipio se encuentra el programa “Transformación digital y uso masivo de datos”, el cual se pretende que aumente el aprovechamiento de datos y la generación de valor al público (Alcaldía de Palmira, 2020).

Por el lado de la formalización y empleo, se realizan acciones encaminadas a crear y gestionar oportunidades de generación de ingresos tanto en el área rural como urbana, esto con la articulación y coordinación de actores del mercado laboral, así como aprovechar las ventajas competitivas del municipio. De la misma manera, existe la creación de programas de inclusión productiva para pequeños productores rurales, la cual busca brindarles procesos de asistencia técnica, implementación de estrategias de planeación de producción, así como apropiación de buenas prácticas (Alcaldía de Palmira, 2020).

Con el fin de apoyar y promover la investigación y el desarrollo, y posicionar a Palmira como polo de investigación y desarrollo a nivel nacional e internacional, se creó el programa sector ciencia, tecnología e innovación.

12.2.6 Plan de Desarrollo de Puerto Tejada

El Plan de Desarrollo Municipal 2020 – 2023 “El Cambio es con la Gente”, fue construido teniendo en cuenta los procesos adelantados tanto en el Plan de Desarrollo Nacional “Pacto por Colombia, Pacto por la equidad”, así como pactos regionales, teniendo en cuenta que el municipio de Puerto Tejada (Cauca), se encuentra dentro de la Región Pacífico: “Diversidad

para la equidad, la convivencia y el desarrollo sostenible”, aprovechando la diversidad ambiental y cultural del Pacífico para construir un camino hacia el desarrollo productivo, social y sostenible de la región. Su objetivo principal se enmarca en (Administración distrital de Puerto Tejada, 2020):

- Aumentar la cobertura y calidad en la provisión de servicios públicos.
- Fomentar el desarrollo productivo legal.
- Mejorar la gestión ambiental y el ordenamiento territorial.
- Mejorar la infraestructura de transporte intermodal, portuario y logístico.

Dentro de las estrategias regionales, Puerto Tejada busca consolidarse a través del mejoramiento de oferta de servicios logísticos para el desarrollo de cadenas productivas, así como ayudar el proceso de fomento de programas de desarrollo rural lícitos. Por otro lado, busca aumentar la cobertura de servicios públicos para promover el bienestar de la población, y sí la promoción de procesos ambientales. Así mismo, el municipio se compromete a cumplir con los compromisos adquiridos con la sociedad civil como los de: Buenaventura, Chocó, Cauca y Tumaco. También se continuará con el fondo Todos somos PAZcífico (Administración distrital de Puerto Tejada, 2020).

Considerando los procesos de articulación que plantea el municipio, hallamos el Contrato Plan Norte del Cauca. Éste está conformado por 13 municipios y tiene como principal objetivo “articular y coordinar las capacidades de planeación, gestión y financiación de la Nación con las entidades territoriales participantes, con el fin de contribuir al desarrollo rural integral con enfoque territorial y al bienestar de las comunidades y la conservación y uso sostenible de los ecosistemas del Norte del Cauca” (Administración distrital de Puerto Tejada, 2020).

A continuación, en el cuadro resumen (Tabla 1) de los planes de desarrollo de los municipios y departamentos priorizados se evidencian los puntos en común que comparten los planes de desarrollo:

1. Articulación intermunicipal y departamental como punto clave para el desarrollo, demuestran lo clave que es apoyar los procesos que, según esto, se rigen por acuerdos nacionales como el “Pacto por el Pacífico”, “Plan de ordenamiento Territorial”, y el Plan de Desarrollo nacional “Justicia y equidad” y la Alianza Pacífico.
2. Consideran que, para poder generar desarrollo en cada región, es necesario suplir las necesidades básicas, por ello la mayoría de los planes de desarrollo priorizan el aumento de los servicios públicos en la población atendida.
3. Con el fin de generar desarrollo en la región, es necesario generar proceso de mejoramiento vial, en este sentido, cada plan de desarrollo se acoge al plan del gobierno nacional por el mejoramiento de las vías del pacífico como opción de desarrollo e impulso de los negocios de la región, donde se han consolidado avances de conexión.
4. El fortalecimiento de los procesos logísticos es un punto fundamental dentro de los planes de desarrollo, pues identifican la ventaja geográfica que tienen como municipios y/o departamentos, en la cual pueden potencializar para proveer de productos al resto del país.

Tabla 1. Cuadro resumen planes de desarrollo

Departamento y/o Municipio	Plan de Desarrollo	Puntos críticos enfocados en el desarrollo económico de la región
Valle del Cauca	"Construcción Participativa"	<p>*Apoyo a los emprendimientos constituidos en los diferentes municipios a través de iniciativas descentralizadas.</p> <p>*Apoyo al transporte y procesos logísticos, a través del mejoramiento de las condiciones viales de la región.</p> <p>*Descentralización del departamento, considerando las potencialidades de cada municipio, gestando procesos dentro de los mismos y descentralizando los recursos en los mismos.</p> <p>*Apoyo en la diversificación de las empresas, aprovechando su ubicación geográfica.</p> <p>*Proceso de internacionalización, a través de la gestión de recursos internacionales para incrementar capacidad exportadora de la región.</p>

Departamento y/o Municipio	Plan de Desarrollo	Puntos críticos enfocados en el desarrollo económico de la región
Cauca	"42 motivos para avanzar"	<p>*Foco en la línea estratégica conectividad, integración y competitividad, considerando la cercanía con Ecuador y el Valle del Cauca, principal mercado del suroccidente colombiano y su conectividad con el andén pacífico, por ello esta estrategia se enfoca en mejorar la infraestructura vial.</p> <p>*Apoyo en los procesos de asociatividad de los diferentes municipios ubicados en el departamento del Cauca.</p> <p>*Reconocimiento e integración y apoyo a los procesos de la RAP como ente integrador de los departamentos que hacen parte del corredor Pacífico.</p> <p>*Obligatoriedad en el apoyo a la creación de las nuevas economías que se enfocan en procesos solidarios, estos como fuente de crecimiento para el departamento del Cauca.</p>

Departamento y/o Municipio	Plan de Desarrollo	Puntos críticos enfocados en el desarrollo económico de la región
Cali	"Cali Unida por la vida"	<p>*Dentro de la línea estratégica territorios competitivos, se contempla la directriz orientada a fortalecer los clústeres de la región, como apalancamiento de crecimiento. Así como el desarrollo de programas orientados a micros, pequeñas y medianas empresas.</p> <p>*Se busca posicionar a Cali en el ámbito internacional, considerando las ventajas competitivas que tiene la ciudad y generando procesos de articulación con los actores locales estratégicos de la región.</p> <p>*Se reconoce la relevancia de generar procesos de articulación regional con los municipios vecinos con el fin de consolidar a Cali como ciudad distrito. En este sentido, se contempla la realización de: ciclo rutas intermunicipales, la recuperación del Río Cauca, la red de turismo como uno regional, el manejo de información regional y el tren de cercanías.</p> <p>*Articulación de Distrito - Nación, se demuestra la relevancia para realizar el apoyo a los procesos de infraestructura vial y marítima, el mejoramiento en los procesos logísticos, así como la apuesta al desarrollo productivo de cada región.</p> <p>*Trabajo conjunto en la estrategia Pacto por el Pacífico, como fuente de desarrollo e integración regional.</p> <p>*Garantía en la prestación de los servicios públicos para los habitantes del Distrito.</p>

Departamento y/o Municipio	Plan de Desarrollo	Puntos críticos enfocados en el desarrollo económico de la región
Palmira	"Palmira Pa Lante"	<p>*El plan se basa y se establece teniendo en cuenta la articulación regional entre los municipios aledaños, esto en términos de movilidad, hábitat y servicios públicos, basado en el Plan de Ordenamiento Territorial y la integración regional de regiones, en términos de las ciclorutas, red de turismo, recuperación del río Cauca.</p> <p>*Para posicionar la investigación y desarrollo se busca crear el programa sector ciencia, tecnología e innovación.</p> <p>*Articulación y coordinación de actores del mercado laboral de la ciudad, con el fin de aprovechar las ventajas competitivas del municipio</p>
Puerto Tejada	"El cambio es con la gente"	<p>*Construido teniendo en cuenta el Plan de Desarrollo Nacional "Pacto por Colombia", así como los pactos regionales. En este sentido, se orienta en aumentar calidad de servicios públicos, fomentar desarrollo productivo legal, mejoramiento gestión ambiental, infraestructura de transporte.</p> <p>*Fortalecer los procesos logísticos con el fin de promover cadenas productivas.</p> <p>*Fomento de líneas productivas lícitas.</p> <p>*Aumento de servicios públicos</p> <p>*Procesos de articulación municipales e intermunicipales</p>

Departamento y/o Municipio	Plan de Desarrollo	Puntos críticos enfocados en el desarrollo económico de la región
Buenaventura	"Plan de desarrollo distrital 2020-2023 Buenaventura con Dignidad"	<p>*Integración de los ejercicios de planificación realizados y propuestos por el Gobierno Nacional, dentro de la cual se ponen como objetivos el pacto por el Pacífico, y la apuesta del Valle invencible, donde se considera la descentralización de actividades, la priorización de la infraestructura como método de desarrollo y el cuidado del medio ambiente.</p> <p>*Apoyo en los procesos de producción, se pretende que el Gobierno local sea el principal aliado de los productores, emprendedores y empresarios, esto a través de la dinamización de los sectores de la región mediante programas enfocados en sus necesidades.</p> <p>*Estrategia de fortalecimiento rural, con el fin de potencializar la cultura de la región.</p> <p>*Fortalecimiento de los procesos de empleabilidad a través de la alianza Estado privado, con la estrategia empleo decente.</p> <p>*Estrategia de fortalecimiento de los procesos logísticos avanzados de la región, a través de procesos de innovación que permitan aprovechar las condiciones portuarias.</p>

12.3 Integración de los municipios, zonas francas y el corredor del pacífico

Con el objetivo de determinar si las estrategias de creación, articulación y fortalecimiento de alianzas regionales en la región pacífica han considerado la dinámica socioeconómica de los municipios de la región, la integración de las zonas francas, y la vinculación con el corredor del pacífico como impulso a su desarrollo socioeconómico, será necesario en primera medida, conocer el comportamiento del PIB de los municipios y departamentos ubicados en el corredor pacífico, así mismo, se revisarán las condiciones e importancia de

las diferentes zonas francas y, posteriormente, se analizarán las ventajas del corredor del pacífico frente a su conexión con el puerto de Buenaventura, su infraestructura vial y el potencial exportador que ello significa.

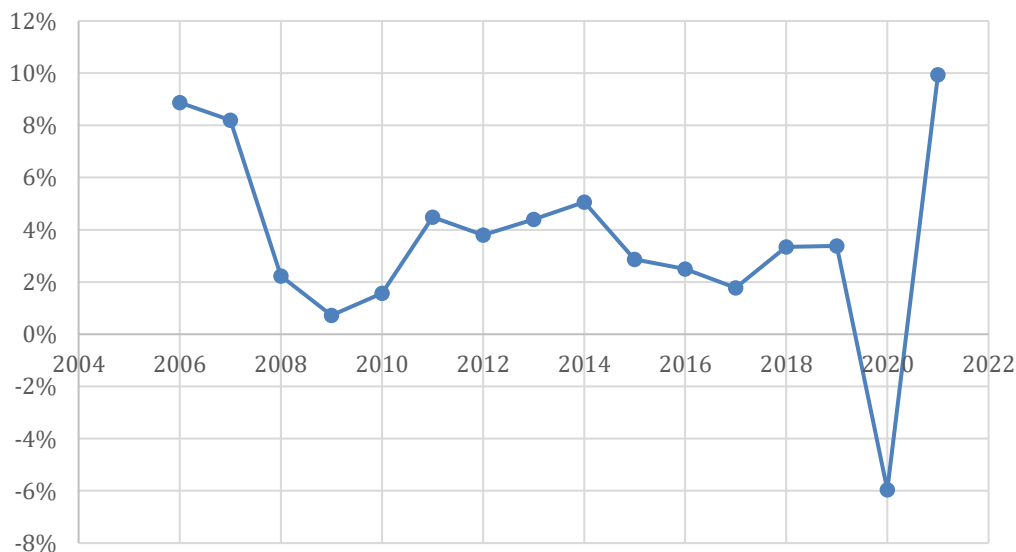
12.3.1 Producto Interno Bruto -PIB

Como se mencionó anteriormente, el nivel del PIB permite conocer el nivel económico que tiene una nación o una región en particular. De acuerdo con esto, se procede a analizar el comportamiento del PIB en los distintos municipios y departamentos de interés para la presente investigación.

12.3.1.1 PIB Valle del Cauca

Según el portal el País, el PIB del Valle para el año 2021 fue de \$114,8 billones aproximadamente, lo cual representó un crecimiento del 9,8% versus el año inmediatamente anterior (El País, 2022). A pesar de esto, como se puede apreciar en la figura 3, el crecimiento del PIB fue moderado desde los últimos 5 años, pues el departamento presentó crecimiento por debajo del 5% y ha presentado un crecimiento promedio a lo largo de los años del 4%.

Figura 3. Variación Anual del PIB (%) departamento del Valle del Cauca

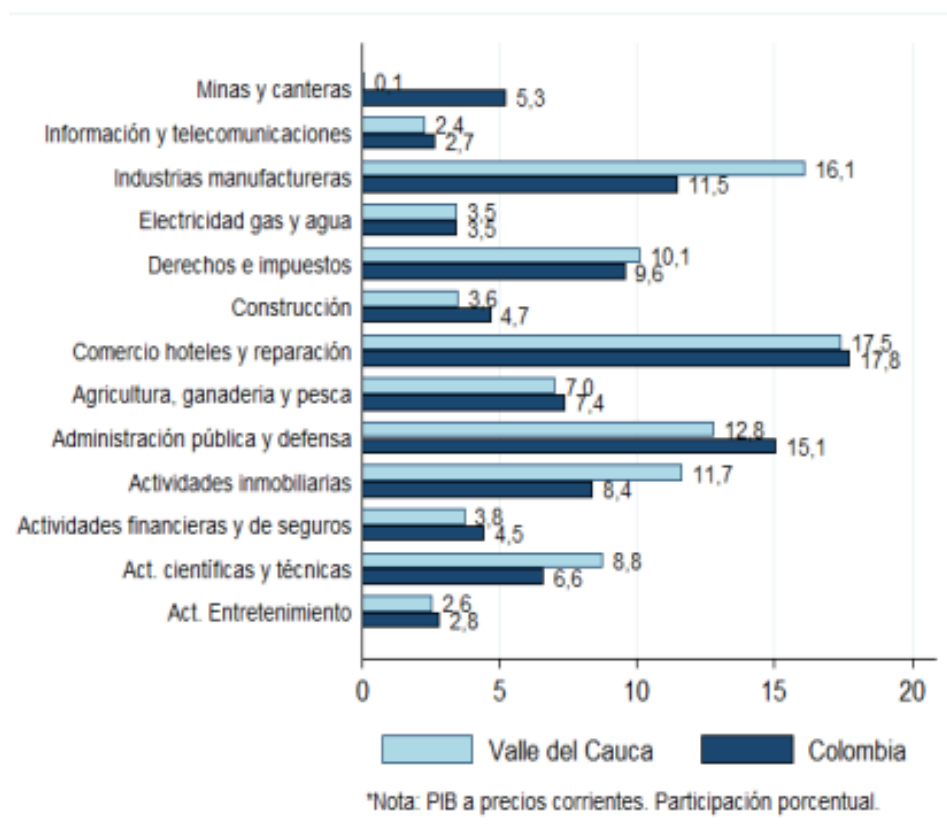


Fuente: Elaboración propia. Datos: DANE. Datos Constantes 2005

Cabe resaltar que para el 2021, el departamento del Valle, junto con el departamento de Antioquia y Bogotá, representaron la mitad del PIB nacional. Específicamente, Bogotá representa el 25% el PIB, Antioquia el 15% y Valle del Cauca el 9,8%.

Por otro lado, es importante analizar la información presentada por el Ministerio de Industria y Comercio (figura 4), donde demuestra que el 17,5% del PIB de la región es representado por actividades de comercio, hoteles y reparación, seguida del 16,1% de industrias manufactureras, esto demuestra que el mejoramiento de vías puede generar un mayor crecimiento en el comercio y la manufactura que realizan las empresas y los emprendedores del Valle del Cauca, pues muchas de las mercancías e insumos entran por el puerto de Buenaventura y son movilizadas por vía terrestre a diferentes zonas de la región e incluso del país.

Figura 4. Composición sectorial del PIB 2021 del Valle del Cauca

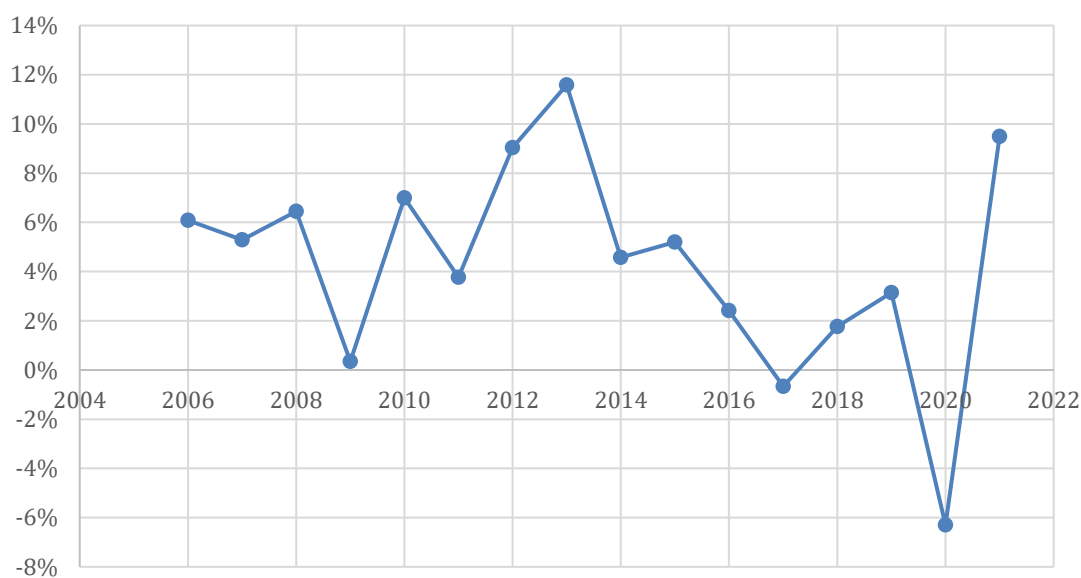


Fuente: Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2022b

12.3.1.2 PIB Cauca

El PIB del departamento del Cauca para el cierre de año del 2021 presentó un valor de \$19 billones aproximadamente, el cual como se puede observar en la figura 5, presentó un crecimiento respecto al año 2020 del 9%. Cabe resaltar que exceptuando el crecimiento del último año, que puede relacionarse con una recuperación de la economía, el departamento del Cauca ha presentado un crecimiento promedio del 4%, pero hay que aclarar que existen muchos picos en sus mismos crecimientos, llegando alcanzar para el 2013 un crecimiento aproximado del 12%. Esto demuestra el potencial que tiene el departamento para generar una senda de crecimiento, considerando las potencialidades que tiene.

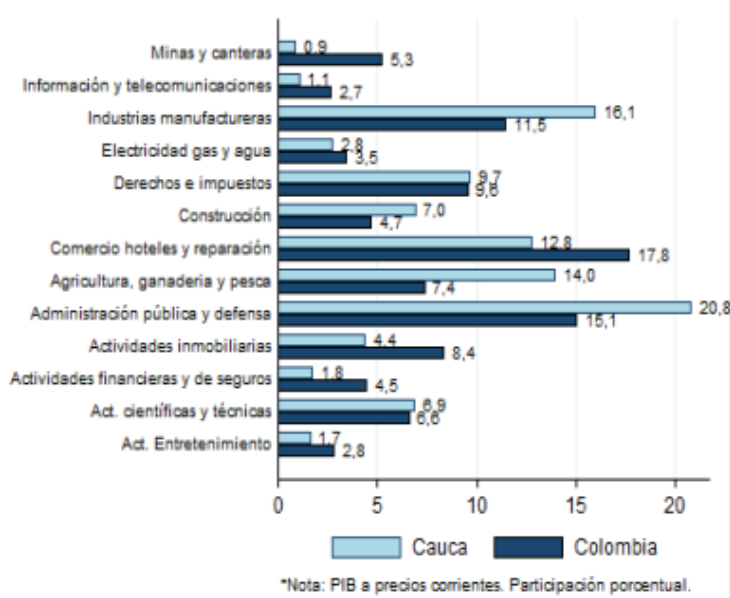
Figura 5. Variación Anual del PIB (%) departamento del Cauca



Fuente: Elaboración propia. Datos: DANE. Datos Constantes 2005

Al analizar la participación que tienen las actividades económicas en el PIB del departamento (figura 6), se halla que el 20,8% del PIB pertenece a la administración pública y defensa, el 16,1% a las industrias manufactureras y el 14,0% a la agricultura, ganadería y pesca (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2022d).

Figura 6. Composición sectorial del PIB 2021 del Cauca

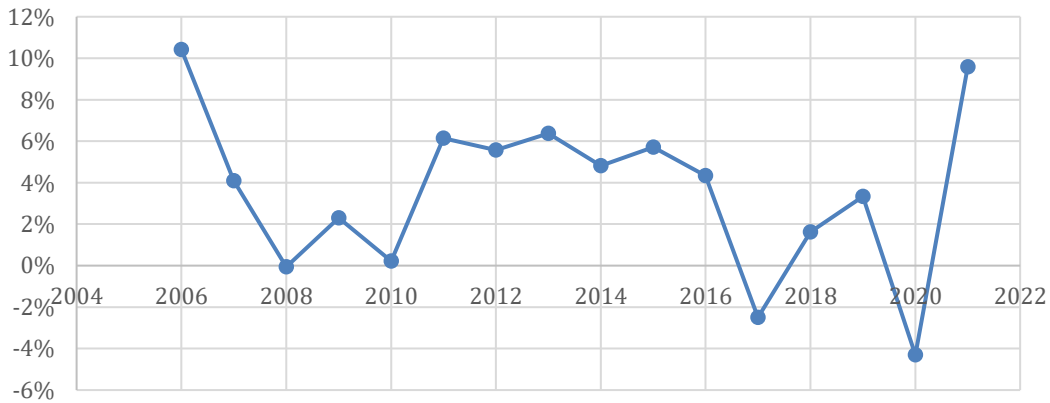


Fuente: Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2022b

12.3.1.3 PIB Nariño

El PIB del departamento de Nariño para el año 2021 fue de aproximadamente de \$13 billones de pesos, y obtuvo un crecimiento versus el año 2020 del 10%, como se evidencia en la figura 7. Este al igual que los departamentos mencionados anteriormente han tenido un crecimiento promedio del 4% (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2022c).

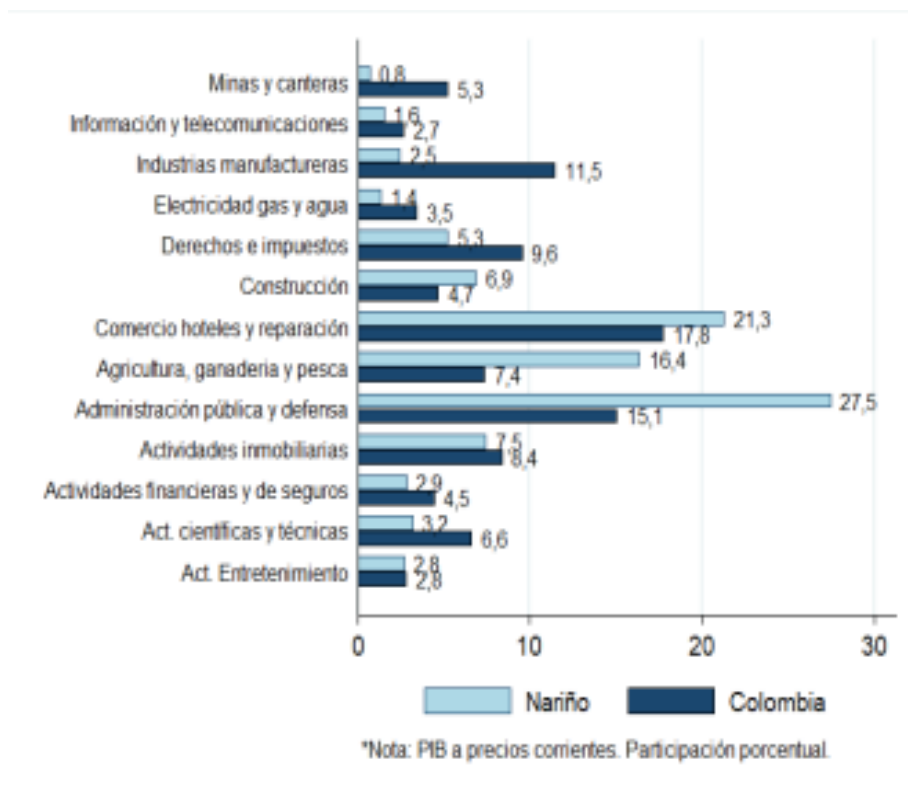
Figura 7. Variación Anual del PIB (%) departamento de Nariño



Fuente: Elaboración propia. Datos: DANE. Datos Constantes 2005

Al analizar las actividades económicas que mayor contribución hacen al PIB de la región (figura 8), se halla que el 27,5% del PIB es aportado por la administración pública y defensa, seguido de la actividad de comercio, hoteles y reparación con un 21,3% y de la actividad de agricultura, ganadería y pesca (16,4%).

Figura 8. Composición sectorial del PIB 2021 de Nariño



Fuente: Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2022b

12.3.2 Zonas francas del Valle del Cauca

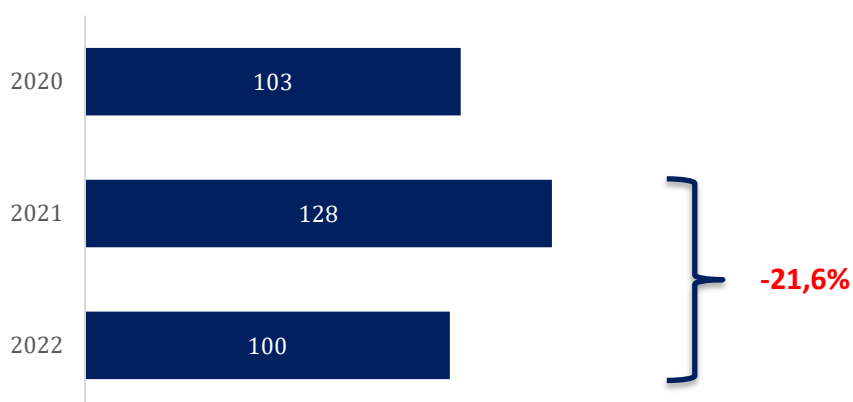
Según el informe de la Cámara de Comercio de Cali (2020), en el 2018 se inició un proceso de consolidación de las zonas francas del Valle del Cauca y del Cauca, pues éstas estaban impulsando negocios por valores de \$3,7 billones en los últimos cinco años. Estos capitales han permitido el aterrizaje de 124 empresas de servicios y manufactureras en 18 zonas francas entre el Valle del Cauca y el Cauca.

Para el Valle del Cauca, las principales y más antiguas zonas francas del pacifico son: Palamaseca, Celpa, Cencauca y Parque Sur. También existen las zonas francas especiales de empresas como Carvajal, Cervecería del Valle, Riopaila, Papeles del Cauca, Carvajal, Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, las terminales de TCBuen y Aguadulce y la de Olmué. Esta última dedicada a la exportación de frutas congeladas. Finalmente, una de las zonas francas más nuevas es Zonamerica, que se construye en un moderno complejo al sur de Cali. Entre todas, son hoy la fuente de 23.067 empleos directos e indirectos, como lo mencionan en el artículo mismo (Cámara de Comercio de Cali, 2020).

El crecimiento reportado de las zonas francas del Valle del Cauca para el 2019 fue del 20%, según el reporte de ritmo exportador de la Cámara de Comercio de Cali. Las exportaciones desde tres de las cuatro zonas francas permanentes de la región representaron el 44,1% del total de venta de los territorios en Colombia para el año 2019 (Cámara de Comercio de Cali, 2020).

A pesar de esto, el informe exportador del año 2022 de la Cámara de Comercio de Cali, demostró que el valor de las exportaciones desde las zonas francas permanentes del Valle del Cauca disminuyó un 21,6% en enero-mayo de 2022, respecto al mismo periodo de 2021, se identifica en la figura 9 (Cámara de Comercio de Cali, 2022).

Figura 9. Exportación zonas francas permanente Valle del Cauca



Fuente: Elaboración propia. Datos: Informe Ritmo Exportador. Informe #76.

Según el Informe de Ritmo Exportador, el valor de las exportaciones desde tres de las cuatro Zonas Francas Permanentes ubicadas en el Valle del Cauca y Cauca fue de 161 millones de dólares en los primeros cinco meses del año 2022, lo que representa un 25,3% del total exportado por las Zonas Francas Permanentes de Colombia para ese mismo periodo (Tabla 2).

Tabla 2. Importaciones Zonas Francas Permanentes Valle del Cauca - 2022

Zona Franca permanente	Departamento	Enero – Mayo (millones de USD)
Cencauca	Cauca	\$ 61.265
Palmaseca	Valle del Cauca	\$ 58.712
Pacífico	Valle del Cauca	\$ 41.341

Fuente: Elaboración propia. Datos Encuesta Ritmo Exportador

La información anterior demuestra que a pesar de que el valor de las exportaciones desde las zonas francas del Valle del Cauca disminuyó versus el año anterior, estas siguen representando un alto porcentaje en la facturación de las zonas francas permanentes de Colombia.

De acuerdo con la información presentada anteriormente, y acorde a la relevancia que tienen tres zonas francas en el pacífico colombiano como lo son: Cencauca, Palmaseca y Pacífico, se hará un análisis más profundo sobre el funcionamiento de estas, con el fin de determinar las rutas, los beneficios y el impacto que puede traer un crecimiento económico mayor a las ciudades del corredor pacífico.

12.3.2.1 Zona franca Palmaseca

La Zona Franca Palmaseca es dirigida y operada desde el 1 de julio de 1994 a través de una entidad privada que ha actuado como “operador” y se ha especializado en la

infraestructura, promoción, cumplimiento y aplicación del régimen franco. Actualmente la Zona Franca cuenta con más de 50 empresas ubicadas entre las zonas francas permanentes y las especiales.

Según la misma Zona Franca, su ubicación estratégica les permite a las empresas:

- Acceso directo al Pacífico y Atlántico a través del canal de Panamá.
- Ubicación en la segunda región más competitiva de Colombia
- Cuenta con la mejor red vial del país.
- Alta cobertura de Servicios Públicos.
- Segundo lugar en el índice de calidad de vida.

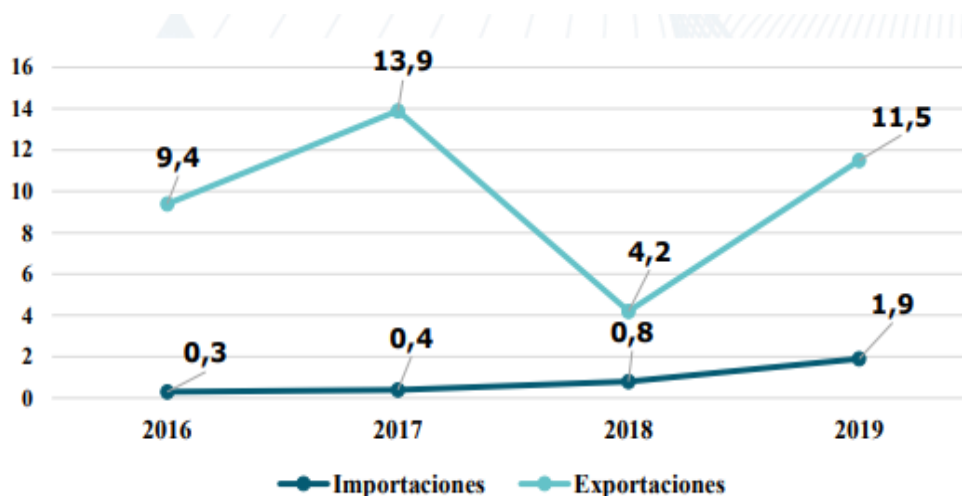
Lo anterior es posible gracias a que la Zona Franca se encuentra ubicada a 10 kilómetros de Palmira, 10 kilómetros de Yumbo, considerada la capital industrial de Colombia y por ello, el centro de operaciones de las empresas más grandes del país; a 14 kilómetros de Cali, uno de los principales centros industriales y económicas del país; y a 140 kilómetros del puerto de Buenaventura, el principal puerto de Colombia, el cual no solo maneja el 50% de la carga nacional marítima, sino que además, permite la conexión con 81 puertos en el mundo.

Adicional a los beneficios mencionados anteriormente, y los beneficios tributarios con los que cuentan estas zonas francas, la Zona Franca Palmaseca cuenta con servicios paralelos que permiten prestar servicios a las empresas que se encuentran en sus locaciones:

- Beneficios a nivel de infraestructura; bodegas desde 690 m², patios, parqueaderos, basculas, salones dotados para alquiler y cierre de perímetro de la zona.
- Acceso a servicios públicos.
- Servicios complementarios; casino de alimentación, servicios de la DIAN, transportes públicos.
- Procesos de seguridad; brigadas de emergencia, línea de emergencia, grupos de emergencia, planes de emergencia, red contra incendio y seguridad vial.

Lo anterior se evidencia en el estudio realizado por Durán y Faride (2021), por lo que en la figura 10 se identifica el crecimiento que ha tenido la zona franca a nivel de exportaciones e importaciones en el periodo de 2016 – 2019. Al realizar un análisis del último periodo de tiempo se evidencia un crecimiento para el año 2019 de 7.3 puntos porcentuales respecto al 2018, y si se analiza desde el 2016 al 2019 un crecimiento de 2,1 puntos porcentuales. Sin embargo, es necesario tener en cuenta que coyunturas políticas como la gran recesión pudieron incidir a que para el año 2018 se disminuyeran los niveles de exportación.

Figura 10. Comportamiento de la Zona Franca de Palmaseca periodo 2016 - 2019



Fuente: Comparativo logístico de las zonas francas del Pacífico y Palmaseca, entre los años 2016-2019, como aporte económico a la región vallecaucana.

12.3.2.2 Zona franca Pacifico

La Zona Franca Pacifico, es una zona franca ubicada en el municipio de Palmira, la cual fue creada en el año 1997. Este es un parque industrial y logístico privado, el cual cuenta con beneficios tributarios y aduaneros para proyectos industriales, como la misma zona franca lo reconoce en su página. Cuentan con acceso logístico a todos los países de la cuenca del pacifico, a Latinoamérica, Norteamérica, Europa y Asia, en tiempos eficientes que permiten a las empresas culminar con procesos efectivos su cadena de valor. Actualmente, cuentan con más de 49 empresas instaladas, las cuales generan más de 1.800 empleos.

Dentro de los beneficios planteados se demuestra su ubicación estratégica al ubicarse a 2 horas y media del puerto de Buenaventura, el cual como se mencionó anteriormente es el principal puerto marítimo del país en el Océano Pacífico. Así mismo, se encuentra a 7 minutos de distancia del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, epicentro de la Alianza del Pacífico. Igualmente, se demuestra la relevancia que tiene el centro del país, pues concentra el 65% del PIB, generando con ello que su ubicación sea aún más atractiva para las empresas, toda vez que se genera una eficiencia en costos logísticos vs otras regiones del País.

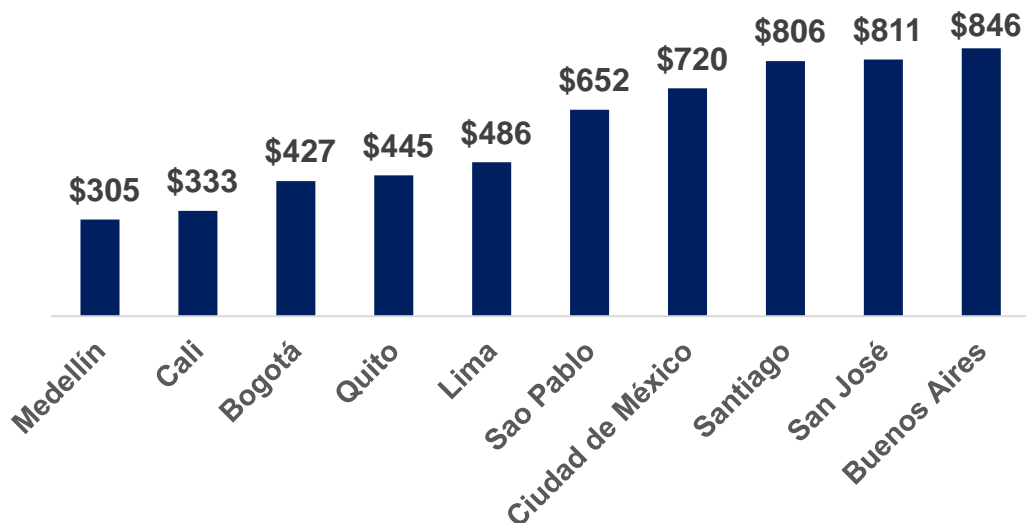
Al realizar un análisis sobre costo eficiencia de la ubicación en el Valle del Cauca vs la ubicación de las zonas francas de otras regiones, se encuentra un mayor costo eficiencia para nuestra región. Considerando el ejemplo que propone la Zona Franca Pacífico del flete de un contenedor de 40 pies desde la costa Pacífica (Buenaventura) a otras zonas francas se halla lo siguiente:

- Bogotá: USD \$1000 - \$ 1200
- Medellín: USD \$990 - \$1117
- Cali: USD \$450 - \$560

Lo anterior demuestra que, si se consideran los valores más económicos para el flete de un contenedor desde el puerto de Buenaventura hasta Bogotá, este sale 55% más costoso que si se envía hasta Cali, así mismo, el valor del flete a Medellín es 54% más costoso que si se enviara a Cali. Esto demuestra la relevancia que tiene la cercanía para el desarrollo industrial de las empresas.

Por otro lado, tal como se evidencia en la figura 11, encontramos que Cali es una de las ciudades que tiene menores costos en mano de obra entre las principales ciudades de Latinoamérica, demostrando otro beneficio añadido a las empresas que requieran instalarse en las zonas francas.

Figura 11. Costo mano de obra principales ciudades de Latinoamérica



Fuente: Numbeo 2018. Invest Pacific.

12.3.2.3 Zona franca Cencauca

La Zona Franca Cencauca se fundó en el año 2009 en el norte del departamento del Cauca. Nació con el objetivo de dinamizar la competitividad de empresas alojadas en el norte del Cauca, considerando el beneficio de la Ley Páez como lo mencionan los autores Alonso y Iotero (2008). Éstos detallan que fue una ley que buscó y busca generar incentivos tributarios para inversión privada y crédito, con el fin de atraer empresas a la región tras las devastadoras consecuencias causadas por la avalancha del río Páez. De acuerdo a esto, gerentes pertenecientes a la Asociación de Empresarios del Norte del Cauca, CENCAUCA, decidieron que les otorgaran la categoría de zona franca.

Actualmente, se realizan actividades con estándares internacionales que permiten desarrollar sus operaciones logísticas e industriales, las cuales cuentan con un poco más de 32 empresas industriales en la zona y han generado más de 2.800 empleos directos.

Dentro de los servicios ofrecidos por la zona franca se hallan:

- Servicios de acueducto.
- Servicios de cafetería.

- Oficina con servicios de la Dian.
- Patio de camiones.
- Áreas protegidas con primero auxilios

Respecto a su ubicación geográfica, el estar ubicada en el norte del Cauca le permite tener cercanía entre los municipios de Puerto Tejada, Caloto y Guachené, encontrándose a 51.2 kilómetros del aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón y a 205 kilómetros del puerto de Buenaventura, lo que traducido en tiempo solo representa 3 horas y 27 minutos de transporte.

12.3.3 Corredor de desarrollo económico y social del pacífico del Valle y Cauca

En la presente investigación se entiende como corredor de desarrollo a la zona geográfica en la que se articulan diferentes puntos neurálgicos, para el desarrollo de una estrategia basada en las fortalezas de los municipios al servicio de las dinámicas económicas y comerciales que permitan fomentar el crecimiento empresarial, facilitar las exportaciones y mejorar los indicadores de empleo en la zona. Este corredor se ilustra de una mejor manera en la figura 12.

Figura 12. Puntos neurálgicos para corredor de desarrollo del pacífico del Valle y Cauca



Fuente: Elaboración propia

12.3.3.1 Infraestructura vial

De conformidad con lo acordado en el Pacto Pacífico, y a las vías priorizadas, se encuentra la relevancia de la construcción y mantenimiento de vías como la Panamericana, la cual es una vía principal, pues, esta no solo conecta carreteras nacionales, sino que, por el contrario, permite la movilización con 19 países de todo el continente americano, exceptuando el punto del Darién. Esto nos permite desarrollar un gran potencial en los departamentos por los cuales pasa la vía panamericana, pues le permite conectar no solo con mercado nacional, sino un mercado internacional. A su vez, demuestra una vez más la relevancia que tiene el corredor pacífico, pues la pertinencia de contar con un puerto marítimo y vías tan importantes como la Panamericana les permite trasladar mercancía proveniente de distintos destinos del mundo a mercados nacionales e internacionales. Particularmente el mejoramiento de la vía entre Pasto y Mojarras permite aumentar los niveles de conectividad con países como el Ecuador, potencializando relaciones comerciales.

Respecto al fortalecimiento de las vías ubicadas en el departamento del Chocó, como la transversal Quibdó – Medellín, la transversal Quibdó – Pereira y el corredor Las Animas Nuquí, le permite al departamento del Chocó una mayor integración con el mercado no solo local sino nacional, además que corredores como las Ánimas también se integran a rutas internacionales como la Panamericana. Así mismo, la realización de estas vías por departamentos como Antioquía, le permiten conectar al corredor del Pacífico con ciudades más centrales del país, y su vez le permite a Antioquía desarrollar negociaciones en el corredor del Pacífico considerando las ventajas geográficas que se tienen.

Las vías como la doble calzada del corredor de Buga – Buenaventura, y la construcción de cuatro viaductos entre Loboguerrero y la Chapa, desarrolladas en el Valle del Cauca. La conformación de esta vía permite traer a la región crecimiento, al potencializar la conexión con el puerto de Buenaventura, a la vez que permite generar conexiones con empresas logísticas que se encargan de la distribución de mercancía al interior del país.

Finalmente, las vías del departamento del Cauca, pertenecientes las vías Transversal Libertador, Corredor del Parletará, Anillo del Macizo Colombiano, y el corredor Villa

Garzón – San José de Fragua, permiten consolidar centros de conexión hacia vías centrales, a través del desarrollo.

12.3.3.2 Potencial exportador

Considerando las zonas francas ubicadas en el corredor Pacífico, las cuales fueron mencionadas anteriormente, y teniendo en cuenta su potencial para recibir empresas de diversos sectores, su capacidad logística y operativa, la facilidad para acceder a servicios aduaneros, además de los beneficios tributarios que tienen las empresas al estar ubicadas en estas zonas, se le suma la ubicación geográfica que como ya vimos, es privilegiada al tener cercanía al puerto de Buenaventura.

Buenaventura es el principal puerto de carga de Colombia, que moviliza el 43% del comercio exterior según Invest Pacific (2022), y el cual puede recibir productos de diferentes partes del mundo, al tiempo que permite conectar y trasladar la mercancía a menores precios y a menor tiempo que si estuvieran ubicados en otras zonas del país.

Lo anterior, sumado al mantenimiento de las vías y la creación de unas nuevas, además de su conexión con vías internacionales como la Panamericana, permiten a la región pacífica considerarse como un potencial exportador a nivel nacional, donde Cali como Distrito especial y articulador de diversas políticas, e iniciativas enfocadas en fortalecimiento de clústeres de región y de grandes empresas de la ciudad, puede ser un distrito jalonador y articulador de los procesos de la región, apalancando a su vez, a los demás municipios.

Como lo expone Invest Pacific (2022), además de las ventajas y beneficios con que cuentan estas zonas del país, el Valle del Cauca es una región apetecida por el potencial exportador que tiene la agroindustria, de acuerdo con esto, empresas de países como Perú, Chile, México, Estados Unidos y Holanda, tienen sus operaciones en los diferentes municipios. El atractivo del departamento se ve reflejado porque este aporta el 35% de la producción frutícola del país (Invest Pacific, 2022).

Si vemos la relación que tiene el corredor pacífico con su potencial exportador, resalta la facilidad de salida de mercancías hacia el Caribe, a través de los puertos de Honduras, como

lo menciona la publicación del BID realizada por Cañele, Montes y Andaverde (2022), este permite salidas desde la frontera con Guatemala hasta el Canal de Panamá, dentro de los principales productos que se transportan: papel y cartón, textiles, frutos, plásticos y cauchos, café y té, alimentos. Inclusive se transportan maquinarias e instrumentos médicos, todo esto en los diferentes países cercanos al corredor: Panamá, Nicaragua, Costa Rica, Guatemala y Honduras (Banco Interamericano de Desarrollo, 2021).

13 Conclusiones

1. Colombia cuenta con iniciativas internacionales, nacionales, regionales y locales, que promueven la creación de alianzas estratégicas entre departamentos y municipios, incluyendo de manera específica aquellos ubicados en la región pacífica, sin embargo, no es sencillo entender los alcances y la articulación entre los diferentes esfuerzos. Los líderes de la región han asumido esfuerzos por incluirse en iniciativas que faciliten los procesos integradores, pero no es clara la ruta y la priorización de las actividades de cooperación. Si bien es importante contar con un marco robusto para la cooperación, no es claro el sistema de priorización planteado por las administraciones para la materialización y seguimiento de todas las iniciativas a las que se suman.

Así mismo, se pudo evidenciar que la figura de “Entidades Territoriales” trae algunas fallas en el funcionamiento del sistema organizacional, pues queda expuesta una falta de coordinación entre las entidades nacionales y las organizaciones de los territorios, toda vez que existen muchos esfuerzos e intereses por desarrollar proyectos de forma articulada, pero no es claro el seguimiento y su continuidad, generando un amplio número de iniciativas similares que podrían “competir” entre ellas, o que no permiten que se identifiquen fácilmente los puntos de conexión.

No obstante, se logra evidenciar el trabajo que se está gestando desde los gobiernos nacional, regional y locales para aprovechar las proximidades geográficas, como una

fuente de articulación para el desarrollo de la región en pro de facilitar los procesos de negociaciones, y a través de procesos de inversión en innovación, potencializando las virtudes de cada departamento y municipio, sin embargo, no existen como ya se dijo, herramientas que permitan monitorear su desarrollo o ejecución.

2. El análisis de los planes de desarrollo de los municipios priorizados, permitió identificar el interés de los gobiernos locales y departamentales por priorizar la ejecución de proyectos mancomunados para el beneficio regional. En los documentos estructurados por las administraciones, se hace evidente el interés de los gobernantes por ejecutar estrategias de articulación con otras administraciones y entidades privadas con incidencia a lo largo y ancho de la región.

Queda expuesto, que la mayoría de las iniciativas encontradas, eran mayormente de carácter social y asistencial, que buscaban apoyar a los más empobrecidos y vulnerables. El objetivo era encontrar espacios que les permitieran subsistir y paulatinamente armar estrategias que permitan la mezcla de diferentes mercados, sin embargo, dichas iniciativas no tienen metas concretas, lo que dificulta crear un modelo de evaluación eficiente para medir el impacto que tienen en el territorio.

Los planes de desarrollo analizados, coinciden en que el desarrollo local está ligado a la función del Estado de suplir las necesidades básicas, por lo que el aumento de la cobertura en servicios públicos es una constante en estos documentos, no obstante, coinciden de la misma manera en que el progreso está estrechamente relacionado con el mejoramiento vial y el desarrollo de la infraestructura.

De la misma manera, los municipios priorizados coinciden en asegurar que se cuenta con una ventaja geográfica que representa una amplia posibilidad de potencializar su desarrollo.

3. A partir del análisis del comportamiento del PIB de los departamentos y municipios priorizados, queda demostrado el gran potencial que tiene el Valle del Cauca para crecer de manera más rápida y sostenida, pues cuenta con un puerto marítimo y múltiples zonas francas (mencionadas anteriormente) que rodean a las empresas del departamento. Además, es necesario considerar a su vez, los bajos precios que tiene el transporte dentro de su región, comparado con los costos de transporte hacia Bogotá y Antioquia, por lo que el proceso de articulación de los municipios de la región, sumado al mejoramiento de las vías principales debería generar un crecimiento del PIB por encima del promedio anual que ronda el 4% de crecimiento.



Por su parte, el departamento del Cauca presenta de manera similar, grandes oportunidades de crecimiento, de acuerdo con el plan de desarrollo revisado. Primero, como se mencionó con el departamento del Valle del Cauca, la industria manufacturera presenta un gran potencial de crecimiento, al tener cercanía al puerto de Buenaventura, donde se importan telas e insumos desde diferentes partes del mundo, al tiempo, se tiene cercanía con las principales vías del país, que conectan al departamento con vías tanto nacionales como regionales. Por otro lado, una de sus principales actividades se relaciona con la agricultura, ganadería y pesca, actividades que en el departamento por su ubicación geográfica puede desarrollar y aprovechar a través de los canales logísticos.

De la misma manera, al analizar el comportamiento del PIB del departamento de Nariño, se encontró que los tres departamentos del corredor del pacífico tienen actividades económicas en común y priorizadas, las cuales deben ser aprovechadas para gestar alianzas con empresas privadas que realicen estas actividades aprovechando el corredor, las vías y el puerto como principal atractivo.

Ahora bien, la cercanía de las zonas francas con el corredor Pacífico representa un gran potencial en términos de desarrollo industrial y logístico, pues su ubicación geográfica es estratégica para la movilización de mercancías a mercados locales e

internacionales. La cercanía entre las zonas francas y Cali como centro de negocios y el Puerto de Buenaventura, ofrecen una triada casi infalible para el crecimiento de las empresas y con ello de la economía y las oportunidades laborales para la región.

Lo anterior demuestra el gran potencial que tienen las zonas francas para potencializar al Valle del Cauca como un Valle de negocios y un Valle industrial y, a Cali como ciudad región, la cual debe generar condiciones favorables para las empresas que busquen ubicarse estratégicamente cerca de la ciudad.

Por otra parte, y debido a la cercanía geográfica y cultural entre los departamentos del Valle del Cauca y el Cauca, se evidencia una oportunidad no aprovechada de articulación para la consolidación de estrategias que permitan activar las dinámicas económicas en la región, de manera coordinada, a través de incentivos positivos para los empresarios y trabajadores. Esto es clave, debido a que la cercanía geográfica no solo facilita la conexión física entre las empresas, sino que evidencia las cercanías culturales y de vocación comercial que facilitan la integración de esfuerzos encaminados a un mismo objetivo.

4. Desde los gobiernos regionales, se ha buscado construir un proceso de encadenamientos a través del corredor del pacífico, a pesar de esto, es necesario una mayor apuesta de organizaciones privadas, toda vez que dicha participación es importante por varios aspectos: primero, legitima los esfuerzos del gobierno; segundo, aporta recursos no solo económicos, sino humanos y de conocimiento; y, adicionalmente, aumenta las posibilidades de impactar a un mayor número de empresarios, contribuyendo además en la garantía de continuidad de los procesos y estrategias.

14 Recomendaciones

1. Es importante crear indicadores y planes de seguimiento a las iniciativas de articulación, de tal manera que sea posible identificar si han sido exitosas y si se mantienen en el tiempo para cumplir los objetivos. Actualmente, no es sencillo identificar los impactos generados por las políticas ni los puntos de conexión entre ellas, por lo cual, es necesario construir un documento explicativo, de tal manera que sea sencillo entender cómo colaboran entre ellas al tiempo que se garantice que éstas no se contraponen.

Se recomienda asignar la tarea a un coordinador o veedor que haga seguimiento al cumplimiento de los objetivos, desde una mirada macro, orientada a la consecución de la meta a largo plazo como región. Es decir, que exista un filtro o control que permita determinar la viabilidad y pertinencia de los acuerdos de integración y, a su vez, defina cómo estas iniciativas aportan al logro de metas regionales previamente establecidas

2. Potencializar de manera articulada los corredores, la infraestructura vial y enfocar la logística de servicios en las actividades que más participación generan en el PIB como el comercio, la manufactura y la agricultura, debería reflejar mejoras en indicadores económicos y sociales de los territorios. Esto sería posible, por ejemplo, mediante la priorización general de rutas que impacten positivamente el desarrollo económico de la región, determinando compromisos puntuales por parte de diferentes entidades territoriales, para que en conjunto, con su aporte económico y la voluntad política, puedan jalonarse proyectos macro de beneficio regional.
3. Es recomendable, retomar proyectos movilizados que permitan el tránsito de mercancías desde el puerto de Buenaventura hacia las zonas francas de la región, no solo por carreteras, sino rehabilitando y colocando en funcionamiento la vía férrea del pacífico que conecta principalmente a Cali, con Buenaventura y el eje cafetero, dejando a la región en una clara ventaja respecto a los modos, costos y tiempos en

que se transportan las mercancías que ingresan por el puerto para su posterior distribución y comercialización.

4. Es necesario crear una ruta que permita generar beneficios terrestres a los productos transportados por tierra y que estén incentivando procesos de exportación. Es decir, los productos locales que salen del país por vías terrestres no cuentan con los mismos incentivos que aquellos que salen por los puertos, es por ello que se recomienda la construcción de incentivos empresariales que promuevan las exportaciones por vías terrestres.

Como una opción a contemplar, la asignación de tarifas especiales en las concesiones viales a los vehículos que movilicen mercancías relacionadas con los sectores que mueven el PIB en los municipios priorizados, podrían incentivar un mayor tráfico de éstos, contribuyendo con el desarrollo económico de la región

15 Referencias bibliográficas

- Administración distrital de Puerto Tejada. (2020). *Plan de desarrollo de Puerto Tejada 2020 - 2023*. From <https://www.puertotejada.gov.co/publicaciones/108572/plan-de-desarrollo-municipal-2020-2023/>
- Alcaldía de Buenaventura . (2020). *Plan de Desarrollo de Buenaventura 2023*. From https://www.buenaventura.gov.co/images/multimedia/20200707_plan_de_desarrollo_distrital_2020_2023_oficial.pdf
- Alcaldía de Cali. (2020). *Plan de Desarrollo del Distrito Especial de Santiago de Cali 2020 - 2023*. From https://www.cideu.org/wp-content/uploads/PLAN-DE-DESARROLLO_2020_2023_compressed-2.pdf
- Alcaldía de Palmira. (2020). *Plan de Desarrollo de Palmira 2023*. From https://ccpalmira.org.co/anuarios_estadisticos/palmira/anuario_2020/doc/int5.pdf
- Alianza del Pacífico. (s.f). *Sobre nosotros*. From <https://alianzapacifico.net/en/what-is-the-pacific-alliance/>
- ANDI. (2019). Parques Industriales Colombia. *Informes ANDI*, 28.
- Ardila, M. (2015). La Alianza del Pacífico y su importancia geoestratégica. *Pensamiento propio*. V 20, 245 - 262.
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2021, 5 5). *Corredores de integración y cadenas de valor en Centroamérica*. From <https://blogs.iadb.org/transporte/es/corredores-de-integracion-y-cadenas-de-valor-en-centroamerica/>
- Blandón, G. Y. (2016). Alianzas estratégicas. *Mercatec*, 2(52).
- Caetano, G. &. (2013). Las políticas públicas regionales y sus dimensiones institucionales. Apuntes teóricos y análisis de caso. *Perspectivas internacionales*. Volumen 9 No. 1 , 94 - 139.
- Cámara de Comercio de Cali. (2020, 5). *Estudios Económicos*. From Ritmo emprendedor. Informe 2020: <https://www.ccc.org.co/category/informes-economicos/ritmo-exportador/>

- Cámara de Comercio de Cali. (2020, 5). *Estudios Económicos*. From Ritmo exportador. Informe 2020: <https://www.ccc.org.co/category/informes-economicos/ritmo-exportador/>
- Cámara de Comercio de Cali. (2022, 08 11). *Estudios Económicos*. From Ritmo exportador Informe # 76: <https://www.ccc.org.co/inc/uploads/2022/08/Informe-RE-76-VF.pdf>
- Colombia, C. d. (2013, febrero 5). *Régimen para los distritos especiales*. From Ley 1617 del 2013: http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1617_2013.html
- Colombia, C. P. (1991). *Constitución Política de Colombia Arte. 286. 287. 288. .* Bogotá, Colombia.
- Colombia, C. p. (1991). *Constitución política de Colombia*. From <http://www.secretariasenado.gov.co/index.php/constitucion-politica>
- Congreso de Colombia. (1994, 6 2). *Ley 136 de 1994*. From <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=329>
- Congreso de Colombia. (1994). *Ley Orgánica 152 de 1994*. From <https://observatorioplanificacion.cepal.org/sites/default/files/instrument/files/ley%201994%200152.pdf>
- Congreso de Colombia. (1997, 7 18). *Ley 388 de 1997*. From <https://www.acnur.org/fileadmin/Documentos/BDL/2008/6491.pdf>
- Congreso de Colombia. (2000). *Ley 614 del 2000*. From <http://www.lexbase.co/lexdocs/indice/2000/10614de2000#:~:text=Ley%20614%20de%202000%20%2D%20Colombia&text=Objeto%20.,los%20planes%20de%20ordenamiento%20territorial>.
- Congreso de Colombia. (2000, 10 6). *Ley 617 de 2000*. From https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Inversiones%20y%20finanzas%20pblicas/LEY_617_DE_2000.pdf
- Congreso de Colombia. (2001). *Ley 715 del 2001*. From https://www.mineducacion.gov.co/1621/articles-86098_archivo_pdf.pdf
- Congreso de Colombia. (2007). *Ley 1176 de 2007*. From <https://s3.amazonaws.com/rgi-documents/c5ca56ab99b8ce0dd1e3dc9886e306b6b520b8ee.pdf>

Congreso de Colombia. (2011). *Ley 1454 de 2011. Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial.* From

<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=43210>

Congreso de Colombia. (2013, 4 29). *Ley 1625 de 2013.* From http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1625_2013.html

Congreso de Colombia. (2013, 2 5). *Ley 1617 de 2013.* From <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=51601>

Congreso de Colombia. (2018, 8 1). *Ley 1933 de 2018.* From <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornorm>

Cravacuore, d. (2007). Procesos políticos comparados en los municipios de Argentina y Chile: 1990-2005. Quilmes: Universidad Nacional de Quilmes.

DANE. (s.f). Producto Interno Bruto. From https://www.dane.gov.co/files/faqs/faq_pib.pdf

Durán, J. &. (2020, 12 4). *COMPARATIVO LOGISTICO DE LAS ZONAS FRANCAS DEL PACÍFICO Y PALMASECA, ENTRE LOS AÑOS 2016-2019, COMO APORTE ECONOMICO A LA REGION VALLECAUCANA.* From <http://repositorio.uan.edu.co/bitstream/123456789/1843/1/2020JuanDavidDuranUribe.pdf>

El País. (2022, 06 21). PIB del Valle creció 9,8% en el 2021. From <https://www.elpais.com.co/contenido-premium/pib-del-valle-crecio-un-9-8-en-el-2021-segun-el-dane.html>

Gobernación del Cauca. (2020, 6 11). *Plan de Desarrollo departamental del Cauca 2020 - 2023.* From Gobernación del Cauca: <https://rap-pacifico.gov.co/wp-content/uploads/2020/07/PLAN-DE-DESARROLLO-CAUCA.pdf>

Gobernación del Valle. (2016). *Plan de Ordenamiento Territorial Departamental del Valle del Cauca.* From Síntesis del proceso: <https://bibliotecadigital.usb.edu.co/server/api/core/bitstreams/edc2d05e-0f8e-4ea8-823f-865f2c6de1c0/content>

Gobernación del Valle del Cauca. (2018, 06 19). From Socialización POTD por subregiones: <https://www.valledelcauca.gov.co/documentos/11227/socializacion-potd/>

Gobernación del Valle del Cauca. (2020, 6 5). *Plan de Desarrollo departamental 2020 - 2023.* From Gobernación del Valle del Cauca:

<https://www.valledelcauca.gov.co/loader.php?lServicio=Tools2&lTipo=viewpdf&iid=43404>

- Herrera, J. A. (2016). *Importancia económica de las zonas francas*. Alcaldía mayor de Bogotá. : Geraadpleegd.
- Hoz, D. I. (2006). *Ciudades portuarias del Caribe colombiano: propuestas para competir en una economía globalizada*. From <https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/DTSER-80.pdf>
- Hoz, D. I. (2007). *Economía del departamento de Nariño: Ruralidad y aislamiento geográfico*. From <https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/DTSER-87.pdf>
- IIRSA. (s.f). *UNASUR*. From <http://www.iirsa.org/>
- Invest Pacific. (2018, 08 31). *Zonas Francas del Valle*. From Zonas Francas, el imán para nuevas inversiones en el Valle y Cauca: <https://investpacific.org/el-valle-del-cauca-en-medios/zonas-francas-el-iman-para-nuevas-inversiones-en-valle-y-cauca/#:~:text=En%20Valle%20y%20Cauca%2C%20las,Celpa%2C%20Cencauca%20y%20Parque%20Sur>.
- Invest Pacific. (2022, 7 21). *El Valle del Cauca, región apetecida para la agroindustria gracias a su potencial exportador*. From <https://investpacific.org/noticias-inicio/el-valle-del-cauca-region-apetecida-para-la-agroindustria-gracias-a-su-potencial-exportador/>
- Jaramillo Agudelo, L. F. (2022). *Importancia de las zonas francas exclusivas de servicios en el Valle del Cauca*.
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2022c, 10). Información: Perfiles Económicos Departamentales. Nariño. From Oficina de estudios económicos: <https://www.mincit.gov.co/CMSPages/GetFile.aspx?guid=77fb746e-a686-4ec8-9214-96935b191e8a>
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2022b, 10). Información: Perfiles económicos departamentales - Valle del Cauca. From Oficina de estudios económicos: <https://www.mincit.gov.co/getattachment/5c54b977-9f66-4acb-95ab-ce8b7ea71761/Valle>
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2022d, 10). Información: Perfiles Económicos Departamentales. Cauca. From Oficina de estudios económicos:

- <https://www.mincit.gov.co/getattachment/d6e4fd81-8739-4fe6-8d96-191351ebd122/Cauca.aspx>
- Nolte, D. (2006). *Potencias regionales en la política internacional: conceptos y enfoques de análisis (No. 30)*. . From GIGA working papers.
- ODEB. (s.f). From Importancia económica de las Zonas Francas: <https://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/comercioexterior/importancia-economica-de-las-zonas-francas#:~:text=Conclusiones,e%20impuestos%20para%20su%20funcionamiento>
- Oviedo, J. (2022, 06 28). Entrevista al Director del DANE por el diario El Espectador. From Bogotá, Antioquia y Valle del Cauca concentraron 50,1 % del PIB nacional en 2021: <https://www.elespectador.com/economia/macroeconomia/bogota-antioquia-y-valle-del-cauca-concentraron-501-del-pib-nacional-en-2021/>
- Padilla Sierra, A. (2015). Uso De Variables De Actividad Económica En La Estimación Del Pib Per Cápita Microterritorial (Using Variables of Economic Activity in the Estimation of Microterritorial GDP Per Capita). *Cuadernos de Economía*, 34(65), 349-376.
- Presidencia de la República de Colombia. (1996, 1 15). *Decreto 111 de 1996*. From <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.p>
- Procolombia. (s.f). *Región pacífica de Colombia*. From <https://colombia.travel/es/donde-ir/pacifico-colombiano>
- Ranis, G. &. (2002). Crecimiento económico y desarrollo humano en América Latina. *Revista de la CEPAL*.
- RAP del Pacífico. (s.f). *La RAP del Pacífico*. From <https://rap-pacifico.gov.co/>
- RAP Pacífico. (2018, 10 30). *Pacto por el Pacífico. Diversidad para la equidad, la convivencia pacífica y el desarrollo sostenible*. From <https://rap-pacifico.gov.co/wp-content/uploads/2020/09/Pacto-por-el-Paci%CC%81fico-WEB.pdf>
- Reina, M. (2013). Importancia de la Alianza del Pacífico para Colombia. *Recuperado el, 26*.
- Rico, J. &. (2014). *Los Municipios de Régimen Especial, el caso de los distritos en Colombia*. . Pontificia Universidad Javeriana.
- Rico, J. R. (2014). *Los Municipios de Régimen Especial, el caso de los distritos en Colombia*. Pontificia Universidad Javeriana.

- Ruiz Rodríguez, C. A. (2019). *Cali distrito especial, ¿qué implicaciones tiene para la ciudad?*
- Schejtman, A. &. (2004). *RIMISP: Centro Latinoamericano para el Desarrollo Rural*. From Desarrollo territorial rural: https://www.rimisp.org/wp-content/files_mf/1363093392schejtman_y_berdegue2004_desarrollo_territorial_rural_5_rimisp_CARdumen.pdf
- Todos Somos Pazífico. (s.f). *Gobierno de Colombia*. From Todos Somos Pazífico: <http://portal.gestiondelriesgo.gov.co/todossomospazcifico/SitePages/Plan-Todos-Somos-Pazcifico.aspx>
- Toro Acuña, G. (2022, 29 10). *Revista semana*. From Especial Pacífico Estos son los principales proyectos de infraestructura que esperan mejorar la conectividad del Pacífico colombiano: <https://www.semana.com/mejor-colombia/articulo/estos-son-los-principales-proyectos-de-infraestructura-que-esperan-mejorar-la-conectividad-del-pacifico-colombiano/202200/>
- Universidad Icesi. (2008). *10 años de la Ley Páez. Transformación de la economía caucana*. Cali, Colombia: Universidad Icesi. From https://www.icesi.edu.co/centros-academicos/images/Centros/cienfi/libros/Ley_Paez.pdf
- Uribe, Jorge (2011). La investigación documental y el estado del arte como estrategia de la investigación en ciencias sociales”. En: PÁRAMO, O (Comp.). *La investigación en ciencias sociales. Estrategias de investigación (195-210)*. Bogotá: Universidad Piloto de Colombia.
- Vargas, A. (1999). *Notas sobre el Estado y las Políticas Públicas*. Bogotá: Almudena Editores.
- Zapata, O. (2017). Las provincias y las áreas metropolitanas en Colombia: potencias para la integración y el desarrollo regional. *Políticas Públicas, 10(2)*.
- Zona Franca del Cauca . (s.f). From Nosotros: <https://www.zonafrancadelcauca.com/>
- Zona Franca del Pacífico. (s.f). *Página oficial*. From <https://www.zonafrancadelpacifico.com/es/>
- Zona Franca Palmaseca. (s.f). From Sobre la Zona Franca: <https://www.zonafrancapalmaseca.com/index.php/es/>

16 Abreviaturas

ANDI: Asociación Nacional de Industriales es el gremio económico más representativo de la plataforma productiva

BID: Banco Interamericano de Desarrollo

CENCAUCA: Zona Franca del Norte del Cauca

CCC: Cámara de Comercio de Cali

C.P: Constitución Política de Colombia

DNP: Departamento Nacional de Planeación

IIRSA: Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento de UNASUR

ODEB: Observatorio de Desarrollo Económico de Bogotá

PATR: Plan de Acción para la Transformación Regional

PDE: Plan de Desarrollo Especial Territorial

PIB: Producto Interno Bruto

PIED: Plan Integral Especial de Desarrollo

PIEDB: Plan Integral Especial de Desarrollo de Buenaventura

POT: Plan de Ordenamiento Territorial

POTD: Plan de Ordenamiento Territorial Departamental

RAP: Región Administrativa y de Planeación

SGR: Sistema General de Regalías

UNASUR: Unión de Naciones Suramericanas

Z.F: Zona Franca