

## **CONVENIENCIA DE LA ZONA FRANCA EN PEREIRA VISTA DESDE LA LOCALIZACIÓN ESTRATÉGICA**

### **Convenience of the Free Trade Zone in Pereira seen from the strategic location**

Andrés Felipe Muriel <sup>1</sup>

#### **SÍNTESIS:**

Se pretende entender la lógica estratégica desde la localización y situación de la zona franca<sup>2</sup> de Pereira y conocer su pertinencia o no en la región. Se aborda el tema desde las categorías afines al tema, la planeación y el desarrollo urbanístico y la subcategoría de nueva centralidad industrial. Se hace énfasis en los ámbitos económicos y urbanísticos, puesto que abarcan la mayor parte del contenido contemplado desde la categoría de planeación. INCLUIR RESUMEN DE CONCLUSIONES.

**DESCRIPTORES:** Zona franca, Triángulo de oro<sup>3</sup>, Eje cafetero.

#### **ABSTRACT:**

The aim of this research article is to understand the strategic logic from the location of the free zone of Pereira and know its relevance or not in the region. It approaches the subject from the categories related to the topic, planning and urban development and the subcategory of new industrial centers. It emphasizes on the economic and urban spaces covering most of the content provided from the category of urban planning.

**DESCRIPTORS:** Free Trade Zone, Golden Triangle, Coffee Region.

#### **Contexto**

“Las Zonas Francas han sido concebidas como un instrumento de promoción del comercio exterior que tiene como objetivos la generación de empleo y divisas, la Atracción de inversión y la transferencia de tecnología, y servir de polos de desarrollo de las regiones donde se ubican. El régimen franco en Colombia tuvo sus inicios en 1958, con la creación de la Zona Franca de Barranquilla, mediante la Ley 105 del mismo año. En la década de los años setenta, comenzaron operaciones otras cinco Zonas Francas: Cartagena, Santa Marta, Cúcuta, Palmaseca y Buenaventura”<sup>4</sup>.

En Colombia existen once Zonas Francas, cuatro de ellas (Barranquilla, Cartagena, Santa Marta y Pacífico) están ubicadas en el territorio costero con fácil acceso a los principales puertos del país, siendo la cercanía con el mar un punto a favor. Las siete

restantes se encuentran estratégicamente ubicadas para servir a los diferentes centros de producción.

Este hecho obliga a la zona franca de Pereira a localizarse de manera cuidadosa frente a las demás zonas francas y frente a los diferentes medios de transporte, lo ideal es que una zona franca bien localizada abarque el mayor número de personas en 200 km a la redonda, siendo este el radio de acción para el beneficio por parte de una zona franca.

Por esta razón, se deben tener diversos factores contemplados antes de la planificación de una zona franca, no sólo para el beneficio de la población en el radio de acción, sino también para hacer del proyecto algo viable desde el punto de vista económico y urbanístico siendo la localización estratégica el factor que define el éxito del proyecto.

<sup>1</sup> Estudiante V de arquitectura, asignatura territorio III. Primer semestre del 2011

<sup>2</sup> Territorio delimitado de un país donde se goza de algunos beneficios tributarios, como el no pago de derechos de importación de mercancías, el no cobro de algunos impuestos o regulación de impuestos.

<sup>3</sup> Triángulo de oro: territorio inscrito en el triángulo conformado por las ciudades de Bogotá, Medellín y Cali; en el centro de dicho triángulo se encuentra el eje cafetero.

<sup>4</sup> Jaramillo, Ángel. Zona franca regional industrial de bienes y servicios. Pereira: asociación de municipios Pereira y Cartago.

Hay determinantes tan elementales como la cercanía de la zona franca en relación con el perímetro urbano, definido por la cobertura de redes de servicio que permiten su funcionamiento. El hecho de aprovechar el tendido de redes de servicio para beneficio de la misma zona franca es un punto a favor, pues no es necesario extender las redes de servicio para llegar a un punto específico, lo que acarrea elevados costos y retrasos.

La localización debe ser contemplada desde la disposición o no de los diferentes medios de transporte, siendo el más apropiado el transporte fluvial por la cantidad que permite movilizar y por los bajos costos de los fletes; la cobertura fluvial depende de la situación geográfica, si se está al borde de mar es imperativo un puerto de desembarque, pero si la zona franca está en el interior sería importante tener en cuenta localizarla cerca de un río profundo que permita el tránsito de barcos, aunque no tan grandes como las zonas de puerto marítimo.

La cobertura del transporte terrestre, como son el transporte vial o férreo, cada uno con sus virtudes y debilidades, deben ser contempladas al planificar la zona franca.

Finalmente, hay que tener en cuenta el transporte aéreo, que depende de la cercanía del aeropuerto, para facilitar la adquisición de mercancías rápidamente sin desembarcos y fletes de transporte terrestre.

El impacto ambiental y social es un tema relevante desde la afectación que genera una zona franca industrial en cualquier territorio. Las zonas de protección dependen de la vocación de cada una de ellas.

Pero así como se planifica una zona de protección preventiva, la zona franca brinda un beneficio a las comunidades vecinas al proveerles algún tipo de compensación, ya sea en espacio público, en obras de infraestructura, redes de servicios, o en el incremento del costo del suelo. En este sentido, vale preguntarse cómo y qué importancia se le dan a estos lineamientos en la zona franca de Pereira.

La zona franca de Pereira se planificó en el corregimiento de Camilito (img 2), Risaralda, entre los 4°39' y 5°30' de latitud norte, 75°23' y 76°18' al oeste de Greenwich, ubicado a 20 km al occidente de Pereira, a 9 km de cerritos, occidente concebido desde

el plan de ordenamiento territorial para ser zona de expansión de Pereira, este lugar es escogido por las virtudes que presenta desde el punto de vista estratégico, pues Pereira es privilegiado por su situación de centralidad, ya que 23'280.657 personas son las que abarca Pereira en un radio de 200 km, en comparación con la capital del país (Bogotá), que en el mismo radio abarca 16'380.972 personas; Cali con 9'530.325 personas; Barranquilla con 6'530.325 personas; y Bucaramanga con 5'353.705 personas, todas ciudades más grandes y antiguas que Pereira, pero no con su situación central prodigiosa con respecto al resto de ellas.

Adicional a eso, Pereira desde el centro del denominado triángulo de oro que comprende Bogotá, Medellín y Cali (img 1), es equidistante a los puertos de Buenaventura y al futuro puerto de Tribugá, dentro del mismo radio de los 200 km, de hecho reduciendo la escala a unos 50 km a la redonda, la zona franca beneficiaría a todo el triángulo del café, Caldas, Quindío y Risaralda.



Img 1: triángulo de oro, a nivel nacional



Img 2: localización zona franca



Img 3: zona Franca Caimalito la Virginia

Esta zona franca industrial (img 3), aparte de la localización estratégica privilegiada, posee otros atributos que la hacen aún más factible, y son la posibilidad de suplir la zona franca desde cuatro medios de transporte diferentes, cada uno con sus pros y sus contras, pero todos en conjunto detonan el funcionamiento efectivo de una zona franca, ya que a 19 km de la zona franca se encuentra el aeropuerto Matecaña de Pereira, y a unos 20 km en Cartago se encuentra el aeropuerto de carga Santa Ana.

Próximo al lote pasa un tramo del ferrocarril del Pacífico, que culmina en el puerto de Buenaventura y afianza le relación terrestre directa con este, facilitando la importación de materia prima a la zona franca.

A 9 km hacia cerritos pasa la carretera Panamericana, que conecta a Canadá con la Patagonia. Esta carretera es punto clave para el transporte de carga terrestre y la comunicación con el resto del país, desde el punto de vista de la globalización del mercado y de la sistematización de las zonas francas,, en cuanto a comunicación terrestre y disposición de la malla vial e infraestructura.

Otro aspecto clave en la localización es el estar en la cuenca del Río Cauca, puesto que “es uno de los más importantes ríos de Colombia y en su recorrido entre las cordilleras central y occidental el río Cauca pasa por más de 180 municipios en los departamentos de Cauca, Valle del Cauca, Quindío, Risaralda, Caldas, Antioquia, Córdoba, Sucre y Bolívar. La cuenca hidrográfica de aproximadamente 63.300 km<sup>2</sup> es el lugar de diversas actividades productivas como la industria azucarera, cultivo de café, generación de electricidad, explotación minera y agrícola”.<sup>5</sup>

Existen algunas observaciones en contra, que se enfocan principalmente en la llevada de redes de servicio público al lote, lo que implica una gran inversión en infraestructura de servicios y por ende grandes costos; por otro lado, la cuenca del Río Cauca es un territorio vulnerable a inundaciones y la zona franca tendría que entrar a mitigar de alguna manera estos inconvenientes

## Conclusiones y recomendaciones

Pese a la privilegiada situación geográfica que presenta Pereira se presentan inconvenientes en la ejecución de la zona franca, pero lo que se prevé es que son situaciones manejables en el siglo XXI, el pensamiento colectivo de las nuevas generaciones apunta a la sustentabilidad en los productos, procesos y servicios, aunque este tipo de alternativas de energía renovables sean costosas en un principio la inversión se va a ver saldada y remunerada con el tiempo; es por esto que sería apropiado que en la propuesta contemplasen el uso de fuentes de energía renovable en vez de extender redes de servicio hacia el sitio. Esto por el lado de la energía, porque por el hecho de tener el río a la mano se facilita el problema de acueducto con plantas purificadoras de agua, y para el manejo de residuos sólidos y biológicos también existen soluciones sustentables orientadas hacia entender los desechos como materia prima que puede ser transformada, reutilizada, reinventada, etc. En general, son soluciones apropiadas y enfocadas a un cambio de conciencia colectivo que se fomente desde el mismo foco de producción que es la industria, de esta manera se da lugar a proponer la solución a los problemas que se plantean y que restringen el avance y la ejecución de la zona franca en Pereira.

## Referencias

Jaramillo, Ángel (1994). Zona franca regional industrial de bienes y servicios. Pereira: Asociación de Municipios Pereira y Cartago. (Trabajo original publicado en 1994) Información de contexto y aproximación: <http://zonafrancapereira.com/>

Fundación para el desarrollo de Risaralda (1970-1995). Medios y más comunicaciones.

([http://www.quebonitacolombia.com/colombia/sus-paisajes/rio-cauca\\_230.html](http://www.quebonitacolombia.com/colombia/sus-paisajes/rio-cauca_230.html))23:33 18/05/2011

5 Disponible en: [http://www.quebonitacolombia.com/colombia/sus-paisajes/rio-cauca\\_230.html](http://www.quebonitacolombia.com/colombia/sus-paisajes/rio-cauca_230.html) recuperado: 18 de mayo de 2011

