

**ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO DEL PROYECTO OBRA POR TU CIUDAD  
EJECUTADO POR EL INSTITUTO DE VALORIZACIÓN MUNICIPAL DE PASTO  
ENTRE DICIEMBRE DE 2004 Y SEPTIEMBRE DE 2009.**

**CLAUDIA LORENA QUIÑONES ANGULO**

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
PROGRAMA DE ECONOMÍA  
SAN JUAN DE PASTO  
2010**

**ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO DEL PROYECTO OBRA POR TU CIUDAD  
EJECUTADO POR EL INSTITUTO DE VALORIZACIÓN MUNICIPAL DE PASTO  
ENTRE DICIEMBRE DE 2004 Y SEPTIEMBRE DE 2009.**

**CLAUDIA LORENA QUIÑONES ANGULO**

**Informe de pasantía presentado como requisito de grado para obtener el  
título de economista**

**Asesor:  
EDINSON ORTIZ BENAVIDES  
Economista  
Docente de la Universidad de Nariño**

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
PROGRAMA DE ECONOMIA  
SAN JUAN DE PASTO  
2010**

## **NOTA DE RESPONSABILIDAD**

“Las ideas y conclusiones aportadas en el trabajo son responsabilidad exclusiva de sus autores”.

Artículo 1 de Acuerdo N° 324 de octubre 11 de 1966 emanada por el Honorable Consejo Directivo de la Universidad de Nariño.

**Nota de aceptación**

---

---

---

---

---

---

---

---

Presidente del Jurado

---

Jurado

---

Jurado

San Juan de Pasto, Mayo de 2010

## **RESUMEN**

Este trabajo de investigación pretende documentar y cuantificar el impacto que ha tenido la ejecución de proyecto Obra Por Tu Ciudad en el comercio y los residentes de la Ciudad de San Juan de Pasto. La información recopilada revelará el cambio de condiciones sociales y económicas, tanto en los comerciantes como en los residentes en el área donde se ejecutaron las obras, antes y después de los eventos mencionados a través de entrevistas y encuestas a los comerciantes, residentes y usuarios de las obras ejecutadas.

Esta investigación parte de un paradigma cuantitativo con un diseño de investigación comparativo que hará un contraste entre la información socio-económica provista por los participantes de antes y después de que el Instituto de Valorización Municipal de Pasto ejecuto el proyecto obra Por Tu Ciudad. La estrategia de recopilación de información será entrevistas y encuestas de preguntas cerradas y algunas preguntas abiertas que recogerán comentarios y recomendaciones de los participantes entrevistados y encuestados que sustenten los datos cuantitativos obtenidos.

## **ABSTRACT**

This research aims to document and quantify the impact it has had the project execution Work For Your City in trade and residents of the City of San Juan de Pasto. The information gathered will reveal the changing social and economic conditions, both traders and residents in the area where the works were executed before and after the above events through interviews and surveys of merchants, residents and users work performed.

This study adopts a quantitative paradigm with a comparative research design that will make a contrast between socio-economic information provided by participants before and after the Institute of Municipal Valuation Pasto run the project "Obras Por Tu Ciudad". The data collection strategy will be interviews and surveys with closed questions and some open questions to gather comments and recommendations of the participants interviewed and surveyed to substantiate the quantitative data obtained.

Todos pasamos por procesos de formación en los cuales se presentan tantas pruebas y obstáculos, que con seguridad puedo decir que los aprendizajes obtenidos en este proceso marcarán mi camino de hoy en adelante.

Sin duda, este trabajo que he realizado con mucho esfuerzo es dedicado a mis padres Henry Gilberto Quiñones y Teresa María Angulo, a mis hermanos Elda Elizabeth Quiñones, María del Pilar Quiñones y Fernando Javier Quiñones quienes han estado presentes durante todo mi proceso académico; hago voto a ellos para que hoy de dicha se colmen y mañana se llenen de orgullo, a ellos les debo todo lo que soy; ellos se merecen tanto como yo el título que obtengo, pues fueron participes activos en mi formación y en mis valores, los amo con todo mi corazón. Ellos con su esfuerzo han permitido que yo finalice este proceso superando todas las adversidades las cuales de una manera u otra han aportado a mi formación integral e intelectual.

**CLAUDIA LORENA QUIÑONES A.**  
**Dedicatoria**

A DIOS por su infinita misericordia para darme la bendición de ser un profesional. A mis padres por el esfuerzo realizado durante estos cinco años. A mis compañeros del Instituto de Valorización Municipal de Pasto (INVAP) por su paciencia y apoyo incondicional en todo momento. A todas las personas que me aportaron en algo en mi formación integral como Economista.

**CLAUDIA LORENA QUIÑONES A.**  
**Agradecimientos**



## CONTENIDO

Pág.

### INTRODUCCIÓN

<b>1.</b>	<b>PRESENTACIÓN DEL INSTITUTO DE VALORIZACIÓN MUNICIPAL DE PASTO (INVAP).....</b>	<b>17</b>
1.1	Nombre y ubicación del instituto.....	17
1.2	Reseña histórica del INVAP.....	17
1.3	Visión.....	17
1.4	Misión.....	17
1.5	Objetivo del instituto.....	17
1.6	Organización administrativa, financiera y tutela del instituto de valorización municipal de pasto.....	18
<b>2.</b>	<b>MARCO GENERAL DE LA PASANTÍA.....</b>	<b>21</b>
2.1	Tema.....	21
2.2	Título.....	21
2.3	Planteamiento del problema.....	21
2.4	Descripción del problema.....	21
2.4.1	Antecedentes.....	21
2.4.2	Estado actual.....	22
2.5	Formulación del problema.....	23
2.6	Sistematización del problema.....	23
2.7	Justificación.....	23
2.8	Objetivos.....	25
2.8.1	Objetivo general.....	25
2.8.2	Objetivos específicos.....	25
<b>3.</b>	<b>DISEÑO DE PROCEDIMIENTOS Y METODOLOGÍA.....</b>	<b>26</b>
3.1	Tipo de estudio.....	26
3.2	Método.....	26
3.3	Fuentes de información.....	26
3.3.1	Fuentes primarias.....	26
3.3.2	Fuentes secundarias.....	26
3.3.3	Fuentes terciarias.....	26
3.4	Instrumentos y técnicas de recolección de datos.....	26

<b>4.</b>	<b>LA INFRAESTRUCTURA BÁSICA COMO DINAMIZADORA DEL DESARROLLO ECONÓMICO.....</b>	<b>29</b>
4.1	Generalidades.....	29
4.2	Infraestructura a nivel latinoamericano.....	31
4.3	Infraestructura a nivel nacional.....	34
4.4	Infraestructura a nivel departamental.....	39
<b>5.</b>	<b>DIAGNOSTICO DE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS MÁS SOBRESALIENTES GENERADOS POR EL PROYECTO OBRA POR TU CIUDAD EJECUTADO POR EL INSTITUTO DE VALORIZACIÓN DE PASTO ENTRE DICIEMBRE DE 2004 Y SEPTIEMBRE DE 2009.....</b>	<b>50</b>
5.1	Valores porcentuales e interpretación de resultados.....	53
5.1.1	Comerciantes de las zonas donde se ejecutaron las obras.....	53
5.1.2	Residentes de las zonas donde se ejecutaron las obras.....	59
5.1.3	Población flotante de las zonas donde Se ejecutaron las obras.....	64
5.2	Efectos en el transporte.....	70
5.2.1	El parque automotor.....	72
5.3	Efectos en el sector de la construcción.....	72
5.4	Alcantarillado, agua potable y energía.....	73
5.5	Base normativa de la contribución de valorización.....	74
5.5.1	La contribución de valorización en el ámbito local.....	77
5.5.2	El sistema de cofinanciación de contribuciones de valorización en el municipio de Pasto.....	78
5.5.2.1	Como se aplica la cofinanciación por el instituto de valorización.....	79
5.6	Como se estructura y liquida el proyecto de obras viales obra por tu Ciudad Según el acuerdo municipal que lo aprobó.....	80
5.6.1	Como se liquida el monto distribuible con el acuerdo Vigente para ejecutar Las obras por el sistema de valorización.....	81
5.7	Como se aplica la cofinanciación con sobretasa al combustible al monto distribuible del proyecto obra por tu ciudad.....	84
5.8	Recaudo del proyecto obra por tu ciudad Corte a septiembre de 2009.....	87

<b>6.</b>	<b>ASPECTOS SOCIALES MÁS SOBRESALIENTES GENERADOS POR EL PROYECTO OBRA POR TU CIUDAD EJECUTADO POR EL INSTITUTO DE VALORIZACIÓN DE PASTO ENTRE DICIEMBRE DE 2004 Y SEPTIEMBRE DE 2009.....</b>	<b>91</b>
6.1	El espacio público y los vendedores ambulantes.....	92
6.2	Transito y transporte.....	95
<b>7.</b>	<b>ESTRATEGIAS PARA UNA IMPLEMENTACIÓN MÁS EFECTIVA DEL PROYECTO OBRA POR TU CIUDAD E INCREMENTO DE SUS BENEFICIOS.....</b>	<b>96</b>
7.1	Estrategia de participación.....	96
7.1.1	Estrategia de introducción.....	96
<b>8.</b>	<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>99</b>
<b>9.</b>	<b>RECOMENDACIONES.....</b>	<b>100</b>
	<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>101</b>
	<b>NETGRAFÍA.....</b>	<b>102</b>
	<b>ANEXOS.....</b>	<b>103</b>

## LISTA DE FIGURAS

	<b>Pág.</b>
Figura 1. Estructura organizacional del INVAP.....	19
Figura 2. Kilómetros de red pavimentada/millones de habitantes 2.000.....	34
Figura 3. Situación de las dobles calzadas en Colombia 2.008.....	35
Figura 4. Composición del costo logístico en Colombia 2.008.....	36
Figura 5. Calidad general de la infraestructura 2007-2008.....	36
Figura 6. Red vial de Nariño.....	42
Figura 7. Distancias de localidades a la capital del Departamento de Nariño.....	46

## LISTA DE CUADROS

	<b>Pág.</b>
Cuadro 1.	Capacidad instalada total de la industria eléctrica de América Latina (en Millones de kilowatts)..... 31
Cuadro 2.	Costo logístico en sur América..... 35
Cuadro 3.	Infraestructura vial del departamento de Nariño..... 40
Cuadro 4.	Distancias y tiempos de desplazamientos..... 43
Cuadro 5.	Conjunto de obras eje estructurante corredor occidental..... 50
Cuadro 6.	Conjunto de obras eje estructurante corredor oriental..... 51
Cuadro 7.	Montos estimados distribuibles corredor occidental..... 81
Cuadro 8.	Montos estimados distribuibles corredor oriental..... 82
Cuadro 9.	Riego proyecto obra por tu ciudad..... 84
Cuadro 10.	Recursos que componen el costo de obras..... 85
Cuadro 11.	Recursos que componen la administración..... 85
Cuadro 12.	Cuentas por cobrar gravamen..... 86
Cuadro 13.	Total recaudo sin incluir descuentos..... 86
Cuadro 14.	Costo de administración..... 87
Cuadro 15.	Asignación de salarios..... 88

## LISTA DE IMÁGENES

	<b>Pág.</b>
Imagen 1. Avenida panamericana Sector (VIPRI) ANTES.....	92
Imagen 2. Avenida panamericana Sector (VIPRI) DESPUES.....	92

## LISTA DE ANEXOS

	<b>Pág.</b>
ANEXO A.....	104
ANEXO B.....	105

## GLOSARIO

**Actividad Edificadora:** Es el conjunto de datos que reflejan el comportamiento del sector construcción, medido a través del aumento o disminución del número de licencias expedidas en determinado periodo de tiempo en el Municipio.

**Cofinanciación:** Es un mecanismo de inversión, complementaria a los recursos propios y a las transferencias que recibe el Instituto de Valorización, constituyen un instrumento apropiado para orientar la inversión pública territorial.

**Construcción:** Se refiere a diversas formas y combinaciones de cómo hacer o crear varios tipos de estructura. La construcción se dirige hacia el terreno donde la mano de obra se trabaja con aparatos superiores y más integrados; y así dejando atrás la mano de obra tradicional.

**Contribución:** Clase de tributo cuya base para gravarlo es la obtención del ciudadano de un beneficio o de un aumento de valor de sus bienes como consecuencia de la realización de obras públicas o del establecimiento o ampliación de servicios públicos.

**Convenio:** Es un escrito celebrado entre dos entes con un grado de informalidad inferior a la de un tratado. Para el caso en relación el convenio es Económico.

**Desarrollo:** Mejora de la calidad de vida y bienestar de la población.

**Ejecución:** La acción de poner en obra el proyecto Obra Por Tu Ciudad hasta terminarlo.

**Empleo:** Ocupación de una persona en una actividad.

**Infraestructura:** Es la base material de la sociedad que determina la estructura social y el desarrollo y cambio social. Incluye las fuerzas productivas y las relaciones de producción.

**Movilidad:** Capacidad de las personas y vehículos para moverse de un lugar a otro.

**Valorización:** Aumento del precio de predios, vivienda, edificios, negocio, etc.



## INTRODUCCIÓN

No se sabe porqué desventurada razón no suelen los economistas preocuparse más por el tema de la infraestructura, si bien establecido está que para el desarrollo de una ciudad y del país en general, disponer de una buena infraestructura física es fundamental. Aunque son múltiples los factores determinantes de la competitividad, pocos ejercen tanta influencia individual como éste. La red vial, los espacios deportivos y los servicios esenciales forman un conjunto de costos que de no ser considerados con el mayor cuidado, puede conducir a decisiones erradas a causa de la creación de los llamados cuellos de botella, muchas veces insalvables.

Por esta razón a lo largo de este trabajo se estudiara los efectos generados en la economía pastusa por el proyecto Obra Por Tu Ciudad ejecutado por el Instituto de Valorización Municipal. Se pretende entonces empezar por hacer un breve diagnostico de la infraestructura Mundial, Nacional, Departamental y por último se aterrizará en un entorno municipal que nos permitirá tener una visión clara de cómo se está y para donde va éste.

Esto es de suma importancia ya que si se considera que, lamentablemente y aunque se registran avances, Pasto ocupa en las evaluaciones nacionales los últimos puestos en disponibilidad y desarrollo de la infraestructura. En relación con otras capitales en condiciones similares, surgen atrasos que se ven reflejados en el estado de las vías y espacios de recreación y deporte.

Por lo anterior el propósito de este trabajo es revisar el panorama del sector teniendo en cuenta que los factores más importantes que explican la crisis de la infraestructura vial en Pasto son la ausencia de prioridades para asignar los recursos públicos y los problemas para su ejecución, por esta razón mediante la intervención y la gestión financiera centralizada del Instituto de Valorización Municipal de Pasto se busca dar solución a dicho problema a través del proyecto Obra Por Tu Ciudad que coordina el instituto, por lo que se estudiaran las bases y propósitos del proyecto.

Por tanto la idea que guía este trabajo, es la forma como la intervención del Instituto de Valorización en la ejecución del proyecto Obra Por Tu Ciudad ha generado mejoras significativas en el campo económico dados los avances en infraestructura obtenidos con el proyecto.

## **1. PRESENTACIÓN DEL INSTITUTO DE VALORIZACIÓN MUNICIPAL DE PASTO (INVAP)**

### **1.1 NOMBRE Y UBICACIÓN DEL INSTITUTO**

**NOMBRE:** Instituto de Valorización de Pasto (INVAP).

**UBICACIÓN:** Alcaldía Municipal de San Juan de Pasto (centro administrativo municipal CAM-ANGANÓY).

### **1.2 RESEÑA HISTÓRICA DEL INVAP**

En primera instancia el Instituto de Valorización de Pasto se crea en 1821 como una dependencia más de la Alcaldía Municipal denominada entonces como el Departamento Administrativo de Valorización.

Para el 19 de abril de 1985 bajo el Acuerdo No 28 este Departamento se transforma en Instituto descentralizado del orden municipal y se expiden sus estatutos básicos.

### **1.3 VISIÓN**

Proyectarse como un ente capaz de formular, desarrollar y ejecutar proyectos de infraestructura urbana, que contribuyan al mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos sobre la base de la sostenibilidad, respeto del medio ambiente y desarrollo económico y social.

### **1.4 MISIÓN**

Brindar oportunidades de bienestar y desarrollo integral a la ciudadanía fundamentadas en los principios de transparencia, eficacia y eficiencia, mediante la optimización de los recursos para la gestión, planificación y ejecución de obras con criterio de responsabilidad, equidad y cumplimiento para una mejor calidad de vida.

### **1.5 OBJETIVO DEL INSTITUTO**

El Instituto de Valorización de Pasto (Invap), tiene como objetivo la ejecución, administración directa, contratación o administración delegada, de toda clase de obra de interés público o de desarrollo urbano que produzca beneficios en la propiedad inmueble, teniendo a su cargo el riego, distribución, recaudo, suministración y reinversión de la contribución de valorización en el área urbana y rural del municipio de Pasto.

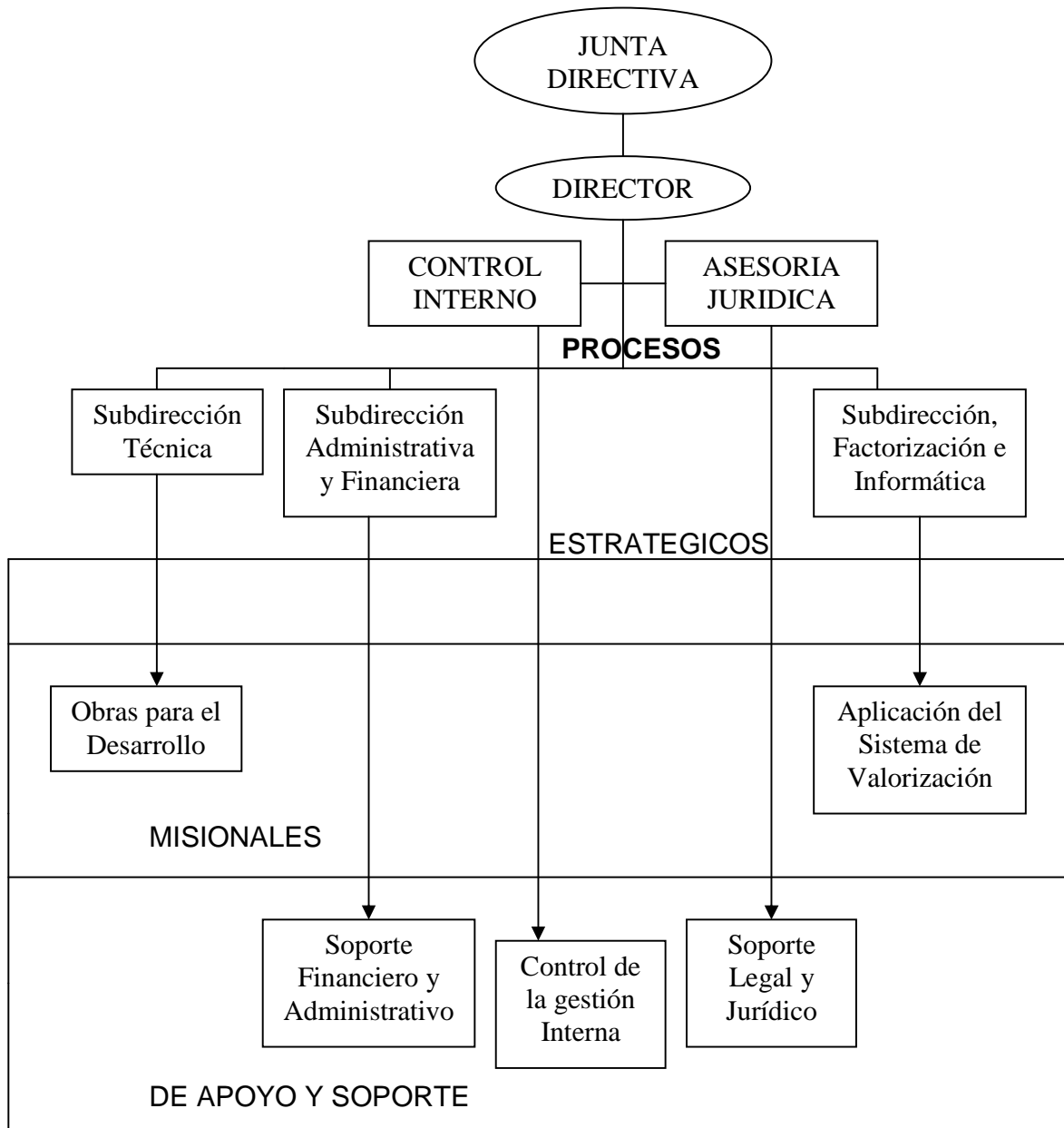
En el cumplimiento de su objetivo, el Instituto de Valorización de Pasto (Invap) ejercerá las siguientes funciones generales:

- a). Actuar como organismo ejecutor de las políticas generales de desarrollo urbano del Municipio de Pasto, trazadas por la oficina de Planeación Municipal y las que se contraten y programas por organismos especializados.
- b). Gestionar y obtener ante las instituciones financieras, los créditos necesarios para la financiación de las obras de conformidad con las normas legales.
- c). Ordenar la distribución de la contribución de Valorización que se causa como consecuencia de la decretación de una obra.
- d). Ejercer la jurisdicción coactiva de acuerdo con los ordenamientos legales.
- e). Las demás funciones que le fije el Estatuto de Valorización.

#### **1.6 ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA, FINANCIERA Y TUTELA DEL INSTITUTO DE VALORIZACIÓN MUNICIPAL DE PASTO.**

El manejo administrativo y financiero del INVAP, es ejercido por una junta directiva y por un director, quien lleva la representación legal del Instituto, por su parte el control de las actividades administrativas es ejercido por el ejecutivo Municipal de Pasto, el control fiscal lo ejerce la contraloría municipal. (Ver Figura 1)

**Figura 1. ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL DEL INVAP**



FUENTE: Instituto de Valorización Municipal de Pasto (INVAP)

La junta directiva está conformada de la siguiente manera:

**CON VOZ Y VOTO EN LA JUNTA DIRECTIVA**

1. El Alcalde Municipal de Pasto, quien la presidirá.
2. El director de Planeación Municipal de Pasto, quien presidirá la junta en ausencia del Alcalde.
3. El secretario de obras públicas Municipales.
4. El secretario de hacienda Municipal.
5. Dos concejales o sus suplentes.

**CON VOZ**

6. El Director del Instituto de Valorización de Pasto.
7. El Presidente de la Asociación Nariñense de Ingenieros.
8. El Director del Distrito N° 14 del Ministerio de Obras Publicas Nacionales.

Asisten por derecho propio el Contralor Municipal y su delegado.

## **2. MARCO GENERAL DE LA PASANTÍA**

**2.1 TEMA:** Análisis social y Económico del proyecto Obra Por Tu Ciudad ejecutado por el Instituto de Valorización Municipal de Pasto (INVAP).

**2.2 TÍTULO:** Análisis socioeconómico del proyecto Obra Por Tu Ciudad ejecutado por el Instituto de Valorización Municipal de Pasto entre diciembre de 2004 y Septiembre de 2009.

### **2.3 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

El problema que aborda esta pasantía es la falta de un Estudio que le permita al INVAP observar los alcances y dimensiones del proyecto OPTC con el cual puedan tener un acercamiento real a los distintos aspectos económicos y sociales que se involucran en la ejecución del proyecto, por su parte este estudio también ayudara a resolver los problemas de especificidad en la mayoría de contratos adscritos al Proyecto Obra por tu Ciudad, ya que esto impide establecer más específicamente los costos y la inversión de cada obra. Esto sin duda alguna genera discrepancias en la consolidación del impuesto de valorización y la contribución de las obras ejecutadas, y al bienestar social y económico de la ciudad.

### **2.4 DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA**

**2.4.1 Antecedentes.** “Se ha culminado la Vía Calle 21 Cedenar- Morasurco Fase 1, que tiene un costo de \$ 685 millones de pesos; la Vía Santa Catalina- La Estrella Salida al Oriente, con un costo de \$ 671 millones de pesos y en la construcción de las vías paralelas de la Panamericana, se culminó el tramo de la paralela de servicio Cyrgo- Niza- Caicedo, con un costo de \$ 303 millones de pesos”<sup>1</sup>.

Cabe anotar que sólo en obras de las paralelas, el Proyecto “Obra por tu Ciudad” a través del INVAP, hizo una inversión por valor de \$ 3.670 millones de pesos.

Este es el resultado de un trabajo en equipo con el ex-alcalde de Pasto Raúl Delgado Guerrero que se gestó desde el comienzo del año 2004. Históricamente ninguna Administración departamental ha dado tanto apoyo al municipio de Pasto como lo hizo la administración del 2004 en diferentes aspectos del proyecto Obra Por Tu ciudad.

---

<sup>1</sup> INSTITUTO DE VALORIZACION MUNICIPAL. Informe de gestión 2009.

**2.4.2 Estado actual.** Así mismo, hay obras que están en ejecución para las cuales se ha destinado una inversión de \$ 6.800 millones de pesos y se terminaran en los próximos meses, entre ellas:

Los tramos del sector de la Vipri, el Liceo de la Universidad de Nariño, el INEM y Capusigra, en las vías paralelas de la Panamericana; adicionalmente se hace una inversión en cruces de acueducto y alcantarillado en el sector de San Vicente, Avenida Mijitayo y Caracha.

“También están en ejecución la Vía San Albano- Valle de Aranda, en 2 fases, con un costo de \$ 1.728 millones de pesos y la Vía Carolina- Ancianato- Carlos Pizarro- Fray Ezequiel- Antigua Salida al Norte, con un costo de \$ 1.460 millones de pesos, obras que serán terminadas en la vigencia del presente año.

Al proyecto Obra Por Tu Ciudad se suma la inversión de \$3 mil millones de pesos para el arreglo del parque Chapalito, aspecto relacionado con el embellecimiento de la ciudad por la entrada al sur y que se extiende a la avenida Julián Bucheli. De igual manera, se destinará otros recursos en la recuperación del parque infantil y la remodelación de su biblioteca Cesar Puyana con el fin de convertirla en la mejor del departamento.

Otro de los planes que actualmente se ejecuta por parte del Instituto de Valorización Municipal de Pasto es poner en funcionamiento el teatro al aire libre, así como la casa museo Taminango a la cual se destinó en el presente año la suma de \$300 millones de pesos para el funcionamiento de talleres de artesanías, un restaurante de comida típica y una vitrina artesanal y de esta manera propiciar mayores espacios para la cultura nariñense”<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Ibíd.

## **2.5 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**

¿Cuáles son los efectos sociales y económicos generados por el proyecto Obra Por Tu Ciudad, ejecutado por el Instituto de Valorización Municipal de Pasto entre Diciembre de 2004 y Septiembre de 2009?

## **2.6 SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA**

¿Cuáles son los aspectos económicos más sobresalientes generados por el proyecto Obra Por Tu Ciudad ejecutado por el Instituto de Valorización de Pasto (INVAP) entre Diciembre de 2004 y Septiembre de 2009?

¿Cuáles son los aspectos sociales más sobresalientes generados por el proyecto Obra Por Tu Ciudad ejecutado por el Instituto de Valorización de Pasto (INVAP) entre Diciembre de 2004 y Septiembre de 2009?

¿Qué estrategias permiten una implementación más efectiva del proyecto Obra Por Tu Ciudad e incremente sus beneficios?

## **2.7 JUSTIFICACIÓN**

“La provisión eficiente de servicios de infraestructura es uno de los aspectos más importantes de las políticas de desarrollo y fundamental en economías abiertas como la colombiana”<sup>3</sup>.

Existen dos áreas de problemas para la implementación de políticas de desarrollo eficientes y la obtención de altas tasas de crecimiento:

---

<sup>3</sup> RAMOS, Marco Tulio. Espacio Economía y cultura. Disponible en: <http://www.lablaa.org/blaavirtual/geografia/pasto/parte1/cap5-18.htm>. Acceso: agosto 5 de 2009.



- Ausencia de infraestructura
- Provisión eficiente de servicios

Por ello la importancia de disponer de una infraestructura adecuada y servicios eficientes radica en tres aspectos fundamentales:

- Suplir el déficit que pudiera tener en el municipio la dotación de determinados recursos naturales.
- Desarrollar ventajas competitivas y especialización productiva.

Obtener ventajas de especialización en la segmentación del proceso productivo según los nuevos parámetros de organización industrial y de globalización.

Esto indica claramente que la infraestructura permite la articulación territorial, Económica y política interna y externa de un espacio geográfico determinado, en este caso del municipio de San Juan de Pasto ya que con lleva a:

- Una reducción de los costos asociados al uso de los servicios, ganancias en eficiencia y competitividad.
- Mejor acceso a los mercados de bienes e insumos
- Aumento de la calidad de vida y cobertura de los servicios provistos y por ende del bienestar de la población, lo que implica mayor desarrollo humano.

En la búsqueda de mejores oportunidades y de lograr una mejor calidad de vida para los ciudadanos pastusos el papel del Estado en la construcción de obras civiles y el mejoramiento de la infraestructura de la ciudad está en la interventoría; sin embargo, los interventores como el Instituto de Valorización Municipal actúan en clara posición subalterna con respecto al desarrollo social; su actividad es relativamente pasiva y, en general, se limitan a aspectos rutinarios. Ante este panorama, es bueno no olvidar que, casi sin excepción, las ciudades más ricas y desarrolladas tienen mejores caminos, pues la relación entre el nivel de ingresos por concepto del impuesto de Valorización y la calidad y el volumen de la infraestructura es demasiado intensa.

La ejecución de obras por parte del Instituto de Valorización no solo cambia la estructura física de la ciudad, sino también la estructura económica que trae consecuencias positivas y negativas que repercuten en la sociedad.

A su vez el fenómeno de la reorganización de las ciudades que se presenta actualmente con la implementación de los planes de movilidad en casi todo el país constituyen un tema de interés dentro del diagnóstico, porque revela el grado de los desequilibrios en infraestructura existentes entre las capitales del país que

Puede deberse a múltiples causas entre ellas la falta de programas y proyectos como Obra Por Tu Ciudad.

Por último Este estudio le brindara al Instituto de Valorización la oportunidad de tener un diagnostico del proyecto y de establecer soluciones a los problemas encontrados con el fin de brindar un mejor servicio a la comunidad, por su parte al pasante le queda la satisfacción de a haber contribuido con el desarrollo del proyecto y de una u otra manera también de haber fortalecido sus conocimientos con la práctica y la experiencia que son fundamental para el desarrollo de un Economista.

## **2.8 OBJETIVOS**

**2.8.1 Objetivo general.** Determinar los efectos sociales y económicos generados por el proyecto Obra Por Tu Ciudad, ejecutado por el Instituto de Valorización Municipal de Pasto entre Diciembre de 2004 y Septiembre de 2009.

### **2.8.2 Objetivos específicos.**

- Realizar un diagnostico de los aspectos económicos más sobresalientes generados por el proyecto Obra Por Tu Ciudad ejecutado por el Instituto de Valorización de Pasto entre Diciembre de 2004 y Septiembre de 2009.
- Identificar aspectos sociales más sobresalientes generados por el proyecto Obra Por Tu Ciudad ejecutado por el Instituto de Valorización de Pasto entre Diciembre de 2004 y septiembre de 2009.
- Establecer estrategias que permitan una implementación más efectiva del proyecto Obra Por Tu Ciudad e incremente sus beneficios.

### **3. DISEÑO DE PROCEDIMIENTOS Y METODOLOGÍA**

#### **3.1 TIPO DE ESTUDIO**

La presente investigación es de tipo descriptivo por que se pretende conocer las características socioeconómicas que posee el proyecto Obra Por Tu Ciudad ejecutado por el Instituto de Valorización Municipal de Pasto.

Las fuentes de información empleadas para el desarrollo del estudio son de tipo secundario, pertenecientes al Instituto de Valorización Municipal e información disponible en la Web.

Para la recopilación de la información proveniente de la fuente secundaria se utilizo los contratos realizados para el proyecto Obra Por Tu Ciudad y la información existente en los archivos del INVAP sobre el pago de la contribución y el impuesto de valorización.

#### **3.2 MÉTODO**

Respecto al método, dado el carácter cualitativo y cuantitativo de la investigación se hace uso de los métodos inductivo-deductivo, analítico-sintético, e histórico, manejando la información de lo particular a lo general, y lo contrario, respectivamente conforme cada ítem a desarrollar.

#### **3.3 FUENTES DE INFORMACIÓN**

**3.3.1 Fuentes Primarias.** Para recoger la información primaria de la presente investigación se acudió a técnicas como la: observación directa y la entrevista para lo cual se tuvo en cuenta las 18 obras del proyecto distribuyendo 3 entrevistas por obra lo que da un total de 54 entrevistas.

**3.3.2 Fuentes Secundarias.** Para esta investigación se hizo uso de fuentes bibliográficas, y archivos existentes relacionados en la bibliografía. Las fuentes provienen principalmente de los organismos gubernamentales encargados de procesar dicha información como: Planeación Departamental, Planeación Municipal, Invap, Invías, Mintransporte, entre otros.

**3.3.3 Fuentes Terciarias.** Referidas específicamente a las consultas y documentos oficiales extractados de la Red Global Internet.

### **3.4 INSTRUMENTOS Y TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE DATOS**

**Observación Directa.** Una de las técnicas que merece gran atención e importancia dentro del proceso investigativo en lo que a recolección de información se refiere es la observación. Es un acto consciente que pone al investigador en estado de alerta y atención para crear una imagen realista y fiel de las personas o grupos sujetos de investigación, a través de estas técnicas se puede comprobar directamente situaciones, comportamientos, actitudes, formas de vida, costumbres, valores, sucesos, fortalezas, debilidades, y un sin número de relaciones propias de ellos. La observación se realiza a las obras que hacen parte del proyecto y sus áreas de influencia.

**Entrevistas.** Este también es un instrumento que tiene como objeto recoger información a cerca de un objeto, sea este individual o grupal respecto a su asunto de interés. Las funciones de las entrevistas son entre otras obtener información sistemática y ordenada, dar información sobre métodos y técnicas, motivos, influir, nunca manipular.

Las entrevistas van dirigidas a los sectores gubernamentales, comunitarios e institucionales que guardan relación con el proyecto Obra por Tu Ciudad. La información que se obtuvo es sobre la problemática que afronta la subregión en torno a lo sociopolítico y sus posibilidades de mejoramiento.

## 4. LA INFRAESTRUCTURA BÁSICA COMO DINAMIZADORA DEL DESARROLLO ECONÓMICO

### 4.1 GENERALIDADES

“El impacto del gasto en infraestructura en la economía configura uno de los campos de mayor controversia. Por un lado, muchos autores sostienen que el gasto en infraestructura y obras públicas aporta poco a la economía y puede más bien ser perjudicial porque desalienta la iniciativa privada, distorsiona el funcionamiento del mercado y absorbe esfuerzos laborales que deberían dedicarse a la innovación”<sup>4</sup>.

Esta posición tiene respaldo teórico y también empírico. Estudios comparativos y de correlación demuestran que no existe una relación consistente entre la inversión en obras públicas y el crecimiento económico. En algunos casos sí se verifica un impacto positivo pero en otros se detecta incluso una relación inversa, en la que los aumentos del gasto son acompañados por un crecimiento más lento.

Quienes estudiaron esta temática encontraron, además, que tiene poca relevancia que el gasto fiscal sea ejecutado a través de servicios públicos recurrentes o de inversiones en infraestructura. Otros autores sostienen lo contrario. Afirman que el gasto en infraestructura es un dinamizador de la economía porque aumenta la demanda agregada creando nuevas oportunidades de empleo, y por tanto de consumo e inversión. Algunos van más allá, argumentando que la inversión en obras públicas produce bienes públicos que son decisivos para mejorar la competitividad y asegurar una rentabilidad mínima para los sectores más innovadores.

En este orden de ideas, “la expansión económica y los aumentos de productividad de los países están muy ligados al comportamiento de la inversión en capital humano, tecnología, infraestructura y maquinaria y equipo. Sin embargo, no solo estas modalidades de inversión afectan el crecimiento y la productividad; el capital natural también incide en la dinámica y sustentabilidad de estas variables. En este contexto, la dotación y calidad de los servicios de infraestructura, así como la expansión y sustentabilidad de los recursos naturales y la recreación de los sistemas naturales y el medio ambiente, tienen un impacto significativo sobre el desarrollo productivo.

---

<sup>4</sup> RAWLS, Jonh. Infraestructura y Desarrollo. Disponible en: <http://www.sachsen-anhalt.de/LPSA/index.php?id=23563>. Acceso agosto 15 de 2009.

Diversos trabajos empíricos han examinado la relación entre la inversión en infraestructura y el crecimiento económico encontrando una correlación positiva y significativa, sin que ello refleje necesariamente una dirección de causalidad entre ambas variables (Aschauer, 1989a; Easterly y Rebelo, 1993; Canning y Bennathan, 2002). La dotación de infraestructura afecta el crecimiento, en la medida que una mayor disponibilidad y calidad de estos servicios conlleva una mayor productividad de los factores y costos de producción más bajos para los productores. La mayor rentabilidad incentiva la inversión y por ende aumenta el crecimiento potencial del producto. Por ejemplo, en estudios recientes se señala que, en el caso de los países en desarrollo, las deficiencias de las redes viales elevan significativamente los costos de transporte y, en general, los costos logísticos, por encima de los estándares internacionales, lo que incide en la competitividad de estas economías (Guash y Kogan, 2001).

Por otra parte, una mayor actividad económica induce una mayor demanda de servicios de infraestructura, tanto para el consumo como para la producción, observándose una relación positiva entre la demanda por infraestructura y el crecimiento del ingreso por habitante. Esto es particularmente válido en los países en desarrollo, cuyo acervo de capital en infraestructura y acceso a estos servicios es relativamente bajo. Según cálculos del Banco Mundial, se estima una elasticidad de demanda de infraestructura respecto del producto por habitante de 1%, con elasticidades sectoriales que varían entre 0,3% para el agua potable, 0,8% para las carreteras, 1,5% para la generación eléctrica y 1,7% para las telecomunicaciones (Banco Mundial, 1994).

En el transcurso de los próximos años cabe esperar un considerable aumento de la demanda de servicios de infraestructura en los países latinoamericanos dado que, a pesar de los logros recientes, el acervo de capital en infraestructura y el acceso a estos servicios son aún deficientes. De ahí la necesidad de diseñar políticas y mecanismos que estimulen la inversión pública y privada en esta área. Para ello es preciso avanzar en la búsqueda de nuevas fuentes e instrumentos financieros, nuevas metodologías para el cálculo de los presupuestos y metas fiscales, a fin de facilitar la inversión pública, y el fortalecimiento de los incentivos para propiciar las alianzas públicoprivada en el financiamiento, construcción y operación de proyectos de infraestructura, para lo cual es crucial perfeccionar los marcos regulatorios actualmente vigentes<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> CEPAL. Desarrollo Productivo en Economías Abiertas. Disponible en: <http://eco.mdp.edu.ar>. Acceso febrero 17 de 2009. pp. 135-137.

## 4.2 INFRAESTRUCTURA A NIVEL LATINOAMERICANO

Durante los años noventa el sector de servicios de infraestructura latinoamericana fue objeto de profundas transformaciones, principalmente en el área de las telecomunicaciones, la energía, el transporte y los servicios sanitarios. En la mayoría de los países se puso término a los monopolios estatales y se estimuló la participación de los agentes privados.

La apertura de los mercados de servicios de infraestructura y la venta de las empresas estatales permitieron el ingreso de empresas extranjeras que, en muchos casos, introdujeron nuevas tecnologías y modalidades de organización empresarial que resultaron determinantes para la modernización de la infraestructura y de los servicios prestados localmente.

Las reestructuraciones de los servicios dieron origen a una diversidad de modelos, que difieren no sólo de un sector a otro, sino también de un país a otro. Esta diversidad obedece a marcadas diferencias derivadas del tamaño y estructura de los mercados, del grado real de competencia que es posible introducir en cada país y en cada sector, de los procesos de formación de precios, de la cobertura y calidad de los servicios e incluso de sus impactos ambientales.

Entre 1991 y 2002, las telecomunicaciones evidenciaron un crecimiento significativo en telefonía fija y móvil. El número total de líneas fijas de América Latina registró un crecimiento anual promedio de 10,4%, con lo cual la participación de la región en el total mundial de líneas de telefonía fija pasó de 5,5% en 1991 a 8,1% en el 2002. Asimismo, los suscriptores de telefonía celular de la región pasaron de 300.000 en 1991 a 100 millones en el 2002. En este último año su participación en el total mundial alcanzó a 8,7% (Rozas, 2004).

El acceso a los servicios de Internet en América Latina también registró un intenso crecimiento. La Unión Internacional de Telecomunicaciones destacó que en 1999 los computadores centrales conectados a Internet en la región habían alcanzado un hito significativo, al sobrepasar por primera vez el millón de unidades, aumentando con más rapidez que en cualquier otra región del mundo (UIT, 2000). Durante el período 1996-2002, los usuarios de Internet se multiplicaron 29 veces, pasando de 1,49 millones a 43,3 millones (Rozas, 2004).

Aunque la cantidad de usuarios de Internet se ha incrementado rápidamente, diversos autores han advertido acerca de las limitaciones que se derivan del hecho de que los servicios de Internet están disponibles principalmente para los grupos socioeconómicos de ingresos altos y medio altos. Al respecto se ha sostenido que la distribución de la riqueza en América Latina es tan regresiva que el servicio de Internet es generalmente asequible sólo para una élite y que la mayor parte de la población queda excluida (UIT, 2000; Hilbert y Katz, 2003).

En el sector energético, la industria eléctrica también registró una radical transformación y reconversión, que abarcó a casi todos los países de la región.

Este proceso tuvo como rasgo predominante el ingreso de nuevos agentes productivos del exterior, que permitieron una rápida modernización de la infraestructura eléctrica y de la prestación de servicios (CEPAL, 2001c). A fines del 2003, la desregulación total o parcial de la generación y la regulación de la transmisión y distribución se ha convertido en la tendencia preponderante en la mayoría de los países de la región. Básicamente se ha buscado fomentar la competencia en la generación, regulando los monopolios naturales en la transmisión y distribución.

Para el promedio de la región la capacidad instalada de la industria eléctrica aumentó 31,5% en los años noventa (véase el cuadro 2). En general, los países que aplicaron importantes reformas estructurales al sector, con excepción de Costa Rica, Granada y Guyana, obtuvieron mayores tasas de crecimiento de su capacidad instalada. Estas reformas consistieron principalmente en transformaciones de la cadena productiva de la industria, mediante la privatización de las empresas estatales que ejercían el monopolio público en cada eslabón de la cadena y la apertura del segmento de generación a la participación simultánea de varios agentes privados. En algunos países de la región sólo se aplicaron reformas parciales, manteniéndose agregada parte de la cadena productiva o segmentándose parcialmente el monopolio público. En otros países, tales como Brasil, coexisten regiones donde la industria eléctrica fue completamente segmentada y privatizada con regiones donde se aplicaron reformas parciales y otras donde se mantiene el monopolio público.

**Cuadro 1. CAPACIDAD INSTALADA TOTAL DE LA INDUSTRIA ELÉCTRICA DE AMÉRICA LATINA, 1980-2000 (EN MILLONES DE KILOWATTS)**

	1980	1985	1990	1995	2000
América Latina	98 133	131 619	161 072	185 484	231 848
América Latina como porcentaje del mundo	5,1	5,7	6,0	6,3	6,9

**Fuente:** Naciones Unidas, Energy Statistics Yearbook, 2000, Nueva York, División de Estadística.



La entrada de nuevos inversionistas a la industria eléctrica de la región no ha sido siempre acompañada por un aumento en la competencia. De hecho, la competencia se ha visto limitada y en muchos casos ha sido entorpecida o vedada por la concentración y la posición dominante que ejercen algunas empresas. De esta forma, en la mayoría de los países en que se abrió el mercado de la generación, la competencia sigue siendo un objetivo no materializado, lo que ha contribuido a que los inversionistas sean reacios a comprometerse en nuevos proyectos si no cuentan con avales y/o garantías considerables.

En el ámbito del abastecimiento de agua potable y saneamiento, la expansión de estos servicios aún no permite cubrir a importantes segmentos de la población. De acuerdo con las estimaciones de la Organización Panamericana de la Salud (OPS), en el 2000 la cobertura de servicios de agua potable alcanzaba entre el 20% y el 90% de la población en los distintos países de la región (OMS, 2001).

En cuanto a los servicios de saneamiento, sólo un 49% de la población regional está conectada a sistemas convencionales de alcantarillado, mientras que otro 31% utiliza sistemas de saneamiento in situ (OMS, 2001). Los niveles de cobertura de alcantarillado son considerablemente menores que los de agua potable con conexión domiciliaria. Sólo en cuatro países de la región (Chile, Colombia, Guatemala y México) la población urbana conectada a sistemas de alcantarillado supera el 70%, mientras que en Paraguay, Suriname y varias islas del Caribe la cobertura es inferior al 20%. En las zonas rurales de muchos de los países de la región el alcantarillado es todavía algo prácticamente desconocido.

En cuanto a la infraestructura y el manejo portuarios, las reformas han generado importantes efectos, estimulando tanto una mayor competencia entre los puertos como un aumento de la competitividad de los países y las regiones. La incorporación de agentes económicos privados como operadores directos propició grandes inversiones y profundos cambios en los regímenes de propiedad. Al cabo de una década, el panorama ha cambiado sustantivamente y se observan tres situaciones: países cuyos principales puertos están bajo el control de empresas privadas, que conforman el grupo dominante (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, México, Panamá, Paraguay y Uruguay); países que incorporaron parcialmente al sector privado a la actividad portuaria, y países que mantienen el esquema de propiedad y gestión pública (BID, 2001b).

En general, los países que han realizado más reformas muestran cuantiosas inversiones portuarias y ganancias en eficiencia. Los puertos públicos que se han reformado con éxito han tendido al sistema de puerto arrendador (landlord), en el que los Estados nacionales mantienen la propiedad de la infraestructura y la gestión en materia estratégica, mientras que la operación y las inversiones en el

Nivel de los terminales se transfirieron íntegramente al sector privado. Gracias a las reformas se han logrado grandes rebajas de los precios de la operación portuaria que en algunos casos se han reducido hasta cuatro o cinco veces y una marcada mejora en los desempeños operativos, medidos tanto en el tiempo como en la calidad de la prestación.

Los efectos positivos de las reformas a menudo se han visto mitigados debido a que estas se han centrado casi exclusivamente en el otorgamiento de concesiones o la autorización de nuevas iniciativas, dejando sin resolver importantes aspectos tales como los accesos, la conexión con la infraestructura de transporte y logística, la relación con las ciudades, el cuidado ambiental y de los recursos marinos, y la situación de los puertos que no resultan atractivos para la inversión privada.

### **4.3 INFRAESTRUCTURA A NIVEL NACIONAL**

El desarrollo de la infraestructura económica y de servicios públicos en Colombia en las últimas tres décadas ha pasado por dos fases distintas, separadas entre sí por la aprobación de una nueva Constitución Política en 1991, evento que significó un cambio radical en las reglas de juego y en los patrones de inversión en estas actividades. En la primera etapa, prácticamente la totalidad de la inversión en infraestructura (salvo en los sectores de minería, petróleo y gas) fue desarrollada por el sector público.

En la segunda etapa, el sector privado gana sistemáticamente participación en la inversión prácticamente en todas las áreas de infraestructura. “La Constitución de 1991 permitió la competencia y la participación privada en los distintos sectores de infraestructura. Otras normas posteriores de carácter sectorial, como la Ley de Transporte (ley 105 de 1993), las Ley Eléctrica (Ley 143 de 1994) y la Ley de Servicios Públicos Domiciliarios (Ley 142 de 1994), definieron las reglas para la participación privada en cada uno de estos sectores y crearon las instituciones de regulación y control requeridas para estas nuevas condiciones”<sup>6</sup>.

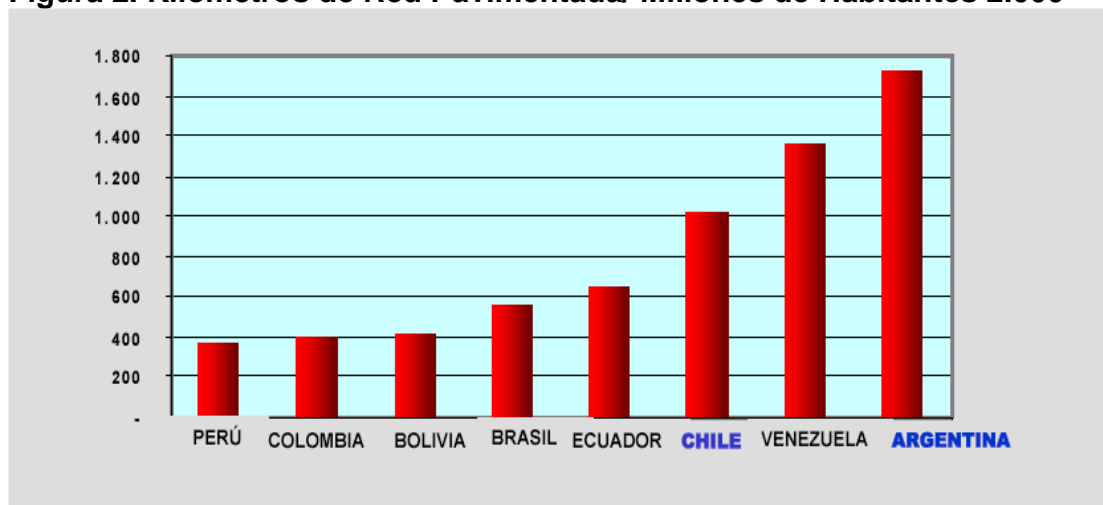
Pero muy a nuestro pesar y aunque se registran avances, Colombia ocupa en las evaluaciones internacionales los últimos puestos en disponibilidad y desarrollo de la infraestructura. En relación con países en condiciones similares, tiene un gran atraso en vías y ferrocarriles.

---

<sup>6</sup> FAINBOIM YAKER, Israel y RODRIGUEZ RESTREPO, Carlos Jorge. El Desarrollo de la Infraestructura en Colombia en la Década de los Noventa. CEPAL. Colombia, Marzo 30 de 2000.

Para no ir demasiado lejos, baste señalar, de una parte, que durante el período 1996-2006, la inversión en transporte -medida en pesos constantes- disminuyó sistemáticamente hasta el 2000 (54%), se repuso levemente en el año siguiente, y luego cayó en los subsiguientes. De otra parte, el crecimiento de la red vial en el lapso 2000-2006, apenas fue del 27%, contando con que el país tiene una red vial de 164.278 kilómetros, que representa la casi totalidad de la infraestructura de transporte por carretera, aunque solo 14 mil Km. son troncales o transversales. De esta red vial sólo el 15,2% se encuentra pavimentada, llevando a Colombia a ocupar los últimos lugares de América del Sur en cuanto a Km. pavimentados/millón de habitantes (Ver Figura 2).

**Figura 2. Kilómetros de Red Pavimentada/ Millones de Habitantes 2.000**

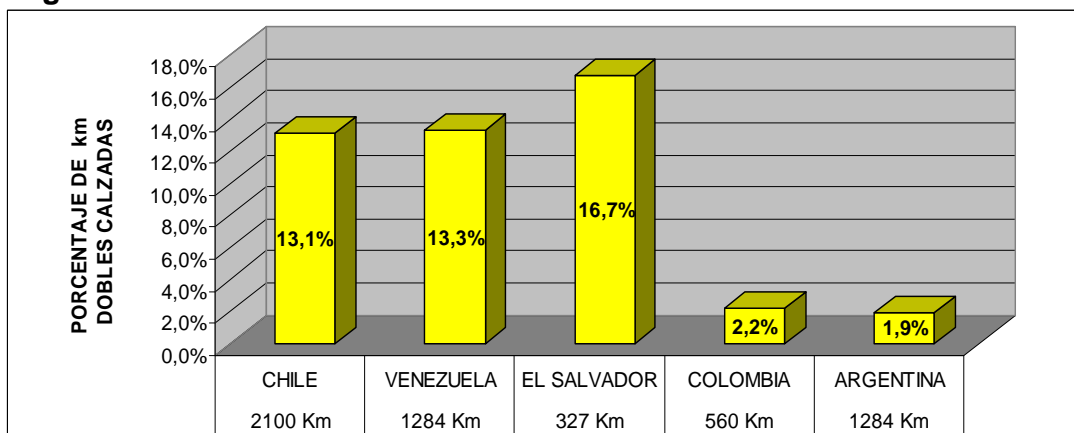


Fuente: Banco Mundial 1999 – 2.000

“Del total de la red vial pavimentada en Colombia (25 mil Km.) solo se cuenta con 400 Km. de doble calzada en operación y 160 Km. en construcción. Las nuevas concesiones adjudicadas (CONPES 3413) pretenden elevar esa cifra en 673 Km.”<sup>7</sup> (Ver Figura 3)

<sup>7</sup> CAICEDO FERRER, Juan Martín. Infraestructura y Crecimiento: ¿Hacia Dónde Vamos? Cámara Colombiana de la Infraestructura. Santa Fe de Bogotá. Abril 29 de 2.008.

**Figura 3. Situación de las Dobles Calzadas en Colombia 2.008**



Esta situación genera que en Colombia el costo logístico como % de las ventas sea más del doble de otros países de la región. (Ver cuadro 2)

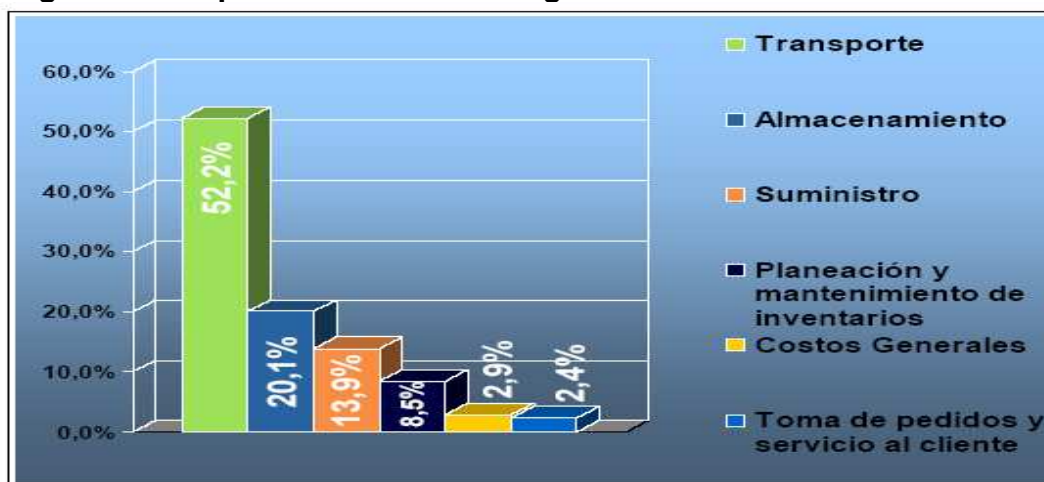
**Cuadro 2. Costo Logístico en Sur América 2.008**

País	Costo Logístico	Diferencia con Colombia
Argentina	6%	-13%
Brasil	6%	-13%
Chile	7%	-12%
Colombia	19%	0
México	12%	-7%

Fuente: CAICEDO FERRER, Juan Martín. Infraestructura y Crecimiento: ¿Hacia Dónde Vamos? Cámara Colombiana de la Infraestructura. Santa Fe de Bogotá. Abril 29 de 2.008.

Es importante señalar, que de este costo logístico, el 52,2% está representado en transporte, justamente por la falta de complementariedad de los distintos modos. (Ver Figura 4).

**Figura 4. Composición del Costo Logístico en Colombia 2008**

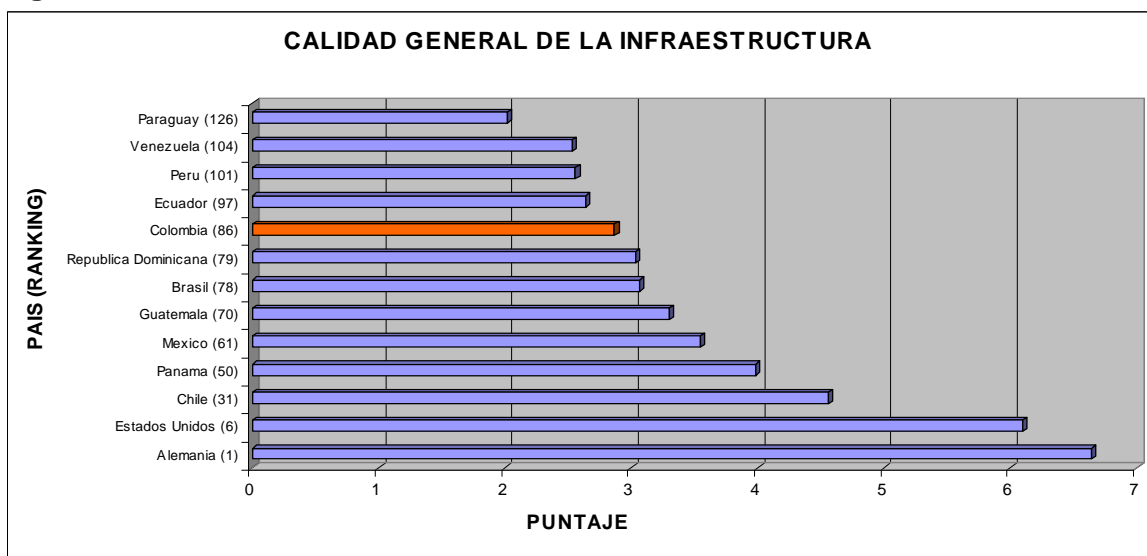


Fuef

Fuente: CAICEDO FERRER, Juan Martín. Infraestructura y Crecimiento: ¿Hacia Dónde Vamos? Cámara Colombiana de la Infraestructura. Santa Fe de Bogotá. Abril 29 de 2008.

Con todos estos elementos, según el reporte de competitividad global 2007 – 2008, Colombia ocupó el puesto 86 de 131 países evaluados a nivel mundial sobre la Calidad General de la Infraestructura. En Latinoamérica es superado por países como Chile, Brasil, México, Guatemala, Panamá y República Dominicana. El primer lugar en infraestructura a nivel mundial es ostentado por Alemania. (Ver figura 5)

**Figura 5. Calidad General de la Infraestructura 2007 – 2008**



Fuente: Reporte Mundial de Competitividad 2007 – 2008

Con estos datos poco alentadores y revisando el panorama del sector, se comprueba que los factores más importantes que explican la crisis de la infraestructura vial son la ausencia de prioridades para asignar los recursos públicos y los problemas para su ejecución, la gestión financiera centralizada y los recortes presupuestales que de manera frecuente sufre. No acaba de ser claro el motivo por el cual el transporte público de las grandes ciudades -los llamados transmilenios- debe ser financiado con recursos del presupuesto en proporción del 75% del costo y con variantes muy extrañas como ocurre con el caso de Bogotá, que no sabe qué hará primero; si el tren de cercanías o el metro. Eso sin mencionar el uso de la peligrosa figura fiscal de las vigencias anticipadas, que fácilmente nos puede poner en la extraña situación de no tener que programar.

Empero las cosas no paran ahí, los diagnósticos sobre la crisis de la infraestructura vial coinciden en su mayoría en señalar las enormes deficiencias en los estudios de los proyectos, en las empresas constructoras y en el marco institucional del sector. “En muchos casos analizados, la causa principal de sobrecostos y demoras, fue la carencia de diseños, planos y especificaciones técnicas completas. En estudios se invierte aquí cerca del 1% del valor de la obra, mientras en los países desarrollados este porcentaje es de 5 a 6%. Así, el desconocimiento del valor del proyecto y la forma como se realiza, le resta credibilidad a los sistemas de selección de las licitaciones. A su turno, la adjudicación de las obras de infraestructura no obedece, por lo general, a reglas del mercado, pues no se utiliza ningún indicador sobre el valor del producto y, adicionalmente, las empresas operan en demasiadas ocasiones con elevados costos fijos”<sup>8</sup>.

Sin embargo, y por explicación del director del Inco, Álvaro José Soto, atrás quedaron las excusas de falta de recursos para construir obras de infraestructura vial, ahora el Gobierno y los particulares le apostarán a ejecutar los proyectos que se encuentran engavetados en el Ministerio de Transporte y que nunca se pudieron hacer. Se trata pues, de cinco corredores vitales para la competitividad del país, de los cuales algunos se encuentran en ejecución, otros en estructuración y otros listos para salir a licitación.

El primer corredor es Bogotá-Buenaventura-Bucaramanga y Cúcuta, el cual tiene una longitud de 1.772 kilómetros. Por esta vía se moviliza el 60% del comercio exterior colombiano, a través de 10.000 tracto mulas al día. Esta vía está dividida en varios tramos, los cuales son ejecutados por el Incoder y el Invias a través de contratos de concesión y obra pública.

---

<sup>8</sup> ROSAS VEGA, Javier. Infraestructura y Desarrollo. En: [www.Portafolio.com](http://www.Portafolio.com). Martes 17 de febrero de 2009.

Los proyectos en construcción mediante el sistema de concesión son Bogotá-Girardot y Girardot-Ibagué-Cajamarca.

De este corredor también forma parte el túnel de La Línea y los accesos en doble calzada al túnel entre Cajamarca y Calarcá.

La licitación del túnel de La Línea debe ser adjudicada entre el 10 y el 15 de noviembre, según el director del Invías, Daniel García Arizabaleta.

Luego viene la doble calzada Armenia-Pereira-Manizales, obra que se encuentra en ejecución. Le sigue el tramo Buga-Loboguereño-Buenaventura, tramos que se encuentran en construcción y son responsabilidad de Invías. De este tramo forma parte el corredor Bogotá-Briceño-Tunja-Bucaramanga-Cúcuta.

El segundo corredor es la Autopista de Las Américas, proyecto en estructuración, que permitirá conectar a todas las capitales de la Costa Atlántica y facilitará la conectividad con Panamá y Venezuela, a lo largo de 2.200 kilómetros. Este proyecto es una iniciativa del sector privado.

Para complementar este corredor se estructura la Ruta del Sol, obra que reemplazará a la polémica concesión conocida como Commsa. Ésta conectará a Bogotá con Santa Marta en sólo 10 horas.

El cuarto corredor es la Troncal de Occidente, la cual arranca en Rumichaca, pasa por Pasto (tramo en construcción) para luego llegar al Cauca y Valle del Cauca (tramo que ya se encuentra en operación), después sigue por Antioquia con la Autopista de la Montaña, vía que permite conectar a Medellín con el mar. El último proyecto es Las Arterías de mi Llanura, obras que conectarán a Villavicencio con Arauca, Casanare y San José del Guaviare, y a Villavicencio con Bogotá en doble calzada.

#### **4.4 INFRAESTRUCTURA A NIVEL DEPARTAMENTAL**

“Una de las limitantes para el desarrollo del Departamento la constituye la debilidad de su infraestructura, especialmente en las áreas de riego, comunicación y conectividad.

Si bien el Departamento, en general, posee abundantes recursos hídricos, muchas zonas se ven afectadas por la escasez de agua en épocas de verano, tanto para el consumo humano como productivo; la infraestructura de sistemas de riego es mínima con relación a las necesidades en este aspecto de vital importancia para la producción agropecuaria.

En el campo vial, de 6.385,93 kilómetros de carreteras, únicamente están pavimentados 721 Kms, frente a 5.564,54 que están afirmadas; en general, la red vial del Departamento está en regular o mal estado, registrándose las situaciones más críticas en las subregiones norte y occidente y en el caso de la vía Junín - Barbacoas, en la costa Pacífica. (Cuadro 3)



**Cuadro 3. INFRAESTRUCTURA VIAL DEPARTAMENTO DE NARIÑO 2007 (Cifras)**

DESCRIPCION RED VIAL	RED PAVIMENTADA KMS	RED AFIRMADA KMS	LONGITUD TOTAL KMS	ESTADO DE LA RED		
				BUENA	REGULAR	MALA
Red vial primaria	626,82	141,66	768,48	475,4	227,25	65,84
Red vial secundaria	94,57	1515,53	1610,1	54,17	1099,8	456,13
Red vial terciaria	0	1507,35	1507,35	ND	ND	ND
Red vial intermunicipal y otros entes	ND	ND	2500	ND	ND	ND
<b>Total</b>	<b>721,39</b>	<b>3164,54</b>	<b>6383,93</b>	<b>529,57</b>	<b>1327,05</b>	<b>521,97</b>

FUENTE: Secretaria de Infraestructura y Minas. Gobernación de Nariño 2007.

El Departamento no cuenta con un solo tramo de doble calzada. Las obras de la concesión vial Rumichaca – aeropuerto Antonio Nariño, que comprende un trayecto de este tipo (Daza – aeropuerto Antonio Nariño), la construcción de las vías perimetrales de Pasto e Ipiales, el túnel de Daza y el mantenimiento general de la vía, prácticamente no han iniciado y el concesionario no demuestra, hasta el momento, la capacidad técnica y financiera para cumplir con las obligaciones contractuales adquiridas con el INCO”<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> GOBERNACIÓN DE NARIÑO. Plan de Desarrollo Departamental. 2008 – 2011. San Juan de Pasto, junio de 2.008. PP. 100 – 101.



Teniendo en cuenta las características de las vías y su estado, los tiempos de desplazamiento entre las diferentes localidades varía, siendo preocupante los tiempos de desplazamiento en la subregión Occidente y parte de la Norte. (Ver cuadro 4)

**Cuadro 4. DISTANCIAS Y TIEMPO DE DESPLAZAMIENTOS**

MUNICIPIOS	DISTANCIA A LA CAPITAL EN KM.	TIEMPO DE DESPLAZAMIENTO A PASTO
<b>SUB REGIÓN CENTRO</b>		
Chachagüí	27	45 min.
Consacá	51	1 h, 30 min.
El Peñol	53	2 h
El Tambo	39	1 h, 30 min.
La Florida	24	45 min.
Nariño	18	30 min.
Pasto	0	0.00
Sandoná	45	1 h, 45 min.
Tangua	24	30 min.
Yacuanquer	23	30 min.
<b>SUB REGION CENTRO- OCCIDENTE</b>		
Ancuya	64	2 h, 30 min.
Guaitarilla	71	2h,
La Llanada	148	3 h, 45 min.
Linares	84	3h, 45 min.
Los Andes	159	4 h, 15 min.
Mallama	118	2h, 30 min.
Ospina	83	2 h, 15 min.
Providencia	116	2 h, 45 min.
Ricaurte	139	3 h,
Samaniego	117	3h
Santacruz	105	2 h, 45 min.
Sapuyes	80	2 h
Tuquerres	71	1 h, 40 min.
<b>SUB REGIÓN NORTE</b>		
Albán	60	2 h
Arboleda	65	2 h, 30 min.
Belén	89	3 h
Buesaco	36	1 h
Colón	95	3 h, 45 min.
Cumbitara	172	5 h, 45 min.
El Rosario	118	3 h, 15 min.
El Tablón de Gómez	54	1 h, 45 min.

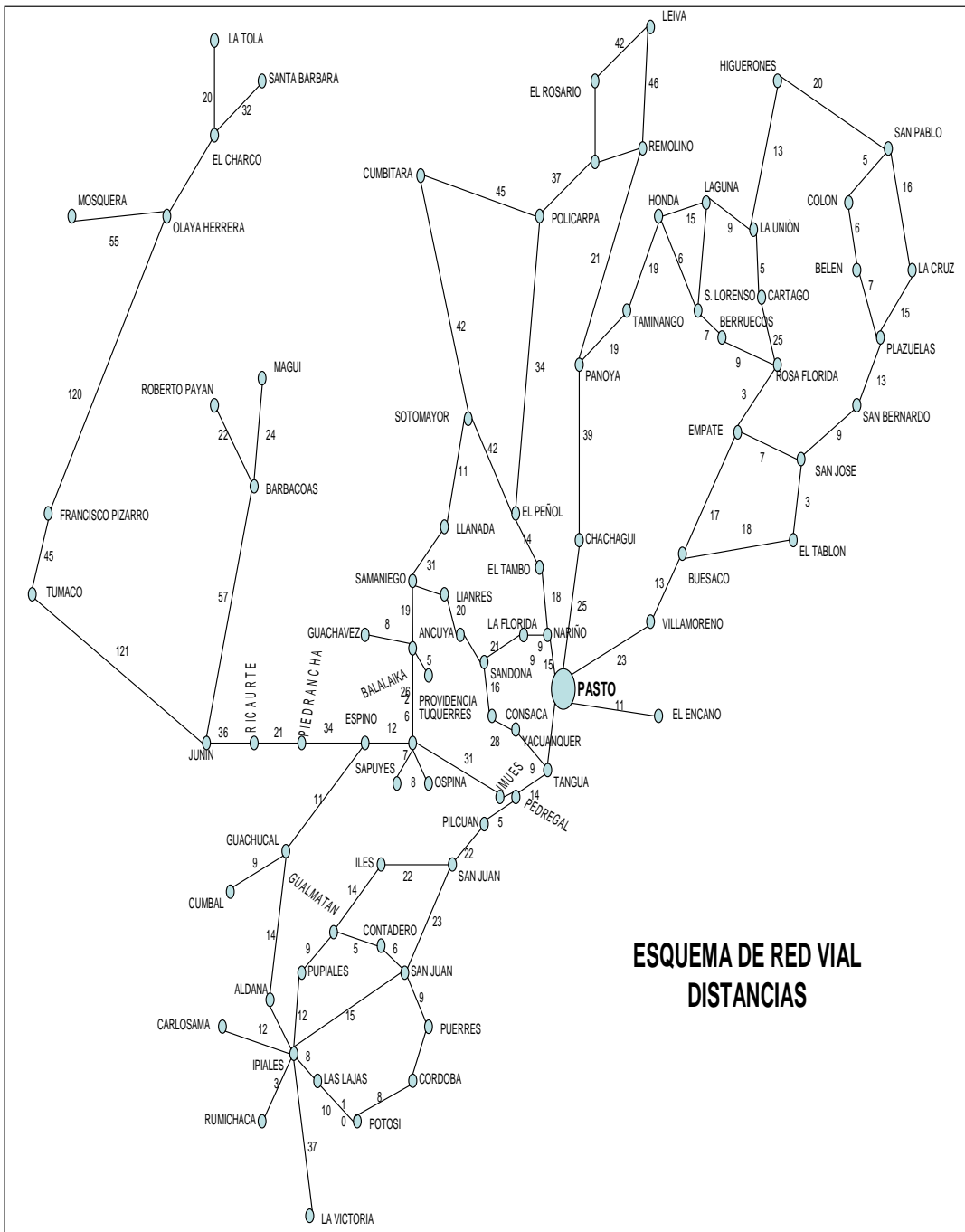
**Cuadro 4. (Continuación)**

La Cruz	97	3 h, 45 min.
La Unión	92	3 h.
Leiva	166	5 h, 30 min.
Policarpo	129	3 h, 30 min.
San Bernardo	69	2 h, 45 min.
San Lorenzo	54	2 h, 15 min.
San Pablo	102	4 h.
San Pedro de Cartago	82	2 h, 45 min.
Taminango	77	2 h, 20 min.
<b>SUB REGION OCCIDENTE</b>		
Barbacoas	204	10 h
El Charco	232	9 h.
Francisco Pizarro	478	11 h.
La Tola	343	6 h, 30 min.
Magui	498	11 h, 45 min.
Mosquera	256	10 h.
Olaya Herrera	408	8 h, 30 min.
Roberto Payán	463	10 h.
Santa Bárbara	254	12 h, 30 min.
Tumaco	304	5 h, 30 min.
<b>SUB REGIÓN SUR298</b>		
Aldana	96	2 h, 15 min.
Contadero	75	1 h, 45 min.
Córdoba	89	2 h, 15 min.
Cuaspud	102	2 h, 30 min.
Cumbal	118	2 h, 30 min.
Funes	59	1 h, 20 min.
Guachucal	95	2 h, 15 min.
Gualmatán	83	2 h.
Iles	72	2 h.
Imues	64	2 h, 15 min.
Ipiales	87	1 h, 45 min.
Potosí	102	2 h, 15 min.
Puerres	75	1 h, 45 min.
Pupiales	96	2 h.

Fuente: IDSN. Estudio de la reorganización de la red pública de servicios de salud en el departamento de Nariño. San Juan de Pasto, noviembre de 2.007

Un ejemplo claro de rescatar es que mientras Santa Bárbara (Iscuandé), se encuentra a menor distancia a Pasto comparado con Tumaco, se lleva más del doble de tiempo que éste en llegar a la capital, justamente por la falta de vías carreteables. Similar situación ocurre con Barbacoas y Maguí, que presentan distancias similares a la de Tumaco, respecto a la capital, pero se demoran poco menos del doble para llegar. Como se verá más adelante, esto sucede por el total estado de deterioro en que se encuentran sus vías de acceso. (Ver figura 7).

**Figura 7. Distancias de localidades a la Capital del Departamento de Nariño.**



Fuente: IDSN. Estudio de la reorganización de la red pública de servicios de salud en el departamento de Nariño. San Juan de Pasto, noviembre de 2.007

“El proyecto vial, Pasto - Mocoa sólo tiene asegurada la financiación del tramo del Encano - Santiago y se adelanta únicamente como rectificación y pavimentación del actual trazado, sin considerar la variante recomendada por varios estudios técnicos.

La carretera Pasto - Mocoa es de importancia estratégica para la conexión del Departamento con el centro del país y la troncal del Magdalena y hace parte, además, del corredor intermodal Belén del Pará, Brasil - Tumaco, Colombia, cuyo funcionamiento en el futuro, significará la salida al Océano Pacífico del país con la economía más fuerte de Latinoamérica.

El aeropuerto Antonio Nariño, por su ubicación geográfica y condiciones climáticas, opera de manera muy irregular; los de Ipiales y Tumaco requieren la ampliación de las pistas para mejorar su capacidad operativa que les permita movilizar mayor flujo de pasajeros y de carga. El puerto de Tumaco prácticamente permanece inactivo y la comunicación con la capital de Nariño se ve interrumpida frecuentemente por causas naturales o por problemas de orden público.

Las principales ciudades de Nariño carecen de los equipamientos urbanos básicos para el ordenamiento de sus territorios y para mejorar sus condiciones de productividad y competitividad. El desarrollo de la infraestructura de telecomunicaciones y el acceso a internet es menor que en el resto del país<sup>10</sup>

Según el doctor Irineu Riet Correa, en su teoría Infraestructura para el desarrollo en el mundo existen muchos debates y concepciones acerca de lo que es el desarrollo. Hoy día, se tiende cada vez más a dejar de lado la concepción del desarrollo de una sociedad desde puntos de vista parciales, y sí hacerla desde una visión integral, o sea la que concibe que el desarrollo es a la vez humano, económico, político, social, cultural y territorial.

El desarrollo, no es responsabilidad sólo del gobierno o de un sector, sino de toda la sociedad. Si esta última no se involucra en el gobierno de su futuro, si no se la informa o si ella no aspira a conocer la información clave que le permitirá comprender cabalmente qué es lo que hay que hacer y cómo hay que hacerlo, se seguirá sin ponerse de acuerdo y no se conseguirá que los departamentos cambien y progresen.

Se necesitan entonces, cambios en la estructura organizacional de los municipios, así como en el proceso y en los procedimientos de la toma de decisiones y de la gestión. Si la característica principal de una democracia auténtica, es que la sociedad protagoniza al máximo su avance, se necesita una intendencia municipal

---

<sup>10</sup> GOBERNACIÓN DE NARIÑO. Op. Cit., PP. 100 – 101.



Flexible y adaptable, que capacite y autorice a los ciudadanos, más que restringirse a servirlos. Para ello, se debe impulsar y desarrollar un ordenamiento territorial descentralizado, sustentado en fuertes administraciones locales y en la asignación de los recursos necesarios que correspondan, surgidos de un nuevo sistema tributario departamental que sea racional, justo, eficaz y propenda a la equidad territorial.

Entonces, los factores más importantes que explican la crisis de la infraestructura de vías son la ausencia de prioridades para asignar los recursos públicos, la baja proporción de recursos orientados al sector, la mala programación presupuestal, los problemas para su ejecución y la falta de planeación.

Pese a la evidencia que existe sobre la importancia de la infraestructura vial para el desarrollo económico, se ha generado un deterioro continuo de la infraestructura e incluso se encuentran regiones del país que carecen de la integración a la red vial. Estos problemas no sólo han ido en detrimento del nivel de vida de las comunidades, si no que afecta negativamente la economía y productividad del país.

## **5. DIAGNÓSTICO DE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS MÁS SOBRESALIENTES GENERADOS POR EL PROYECTO OBRA POR TU CIUDAD EJECUTADO POR EL INSTITUTO DE VALORIZACIÓN DE PASTO ENTRE DICIEMBRE DE 2004 Y SEPTIEMBRE DE 2009.**

El 29 de diciembre de 2004, se suscribió el convenio de cooperación radicado bajo el número 041304, para la ejecución del proyecto Obra Por Tu Ciudad, autorizado por el Concejo Municipal, mediante acuerdo No 023 del 25 de noviembre de 2004, modificado por medio de los acuerdos 010 del 25 de mayo de 2005 y 019 del 19 de julio del mismo año.

El objeto del presente convenio es la cooperación entre la Alcaldía Municipal y el Instituto de Valorización de Pasto, para la ejecución el plan de obras de interés público y social denominado Obra Por Tu Ciudad.

De esta forma el INVAP dispone de los recursos provenientes de la aplicación del sistema de valorización para la ejecución de las obras del proyecto, conforme al estatuto de Valorización del municipio de Pasto y, eventualmente también dispone de recursos que le corresponden por participación en los ingresos por concepto de sobretasa a la gasolina extra y corriente.

Para la cofinanciación de las obras objeto del proyecto el Municipio y el INVAP gestionan ante entidades del orden nacional o departamental, u organismos de cooperación internacional, la consecución de otros recursos para la cofinanciación integral del proyecto.

Por su parte la administración de la ejecución del proyecto está a cargo en su totalidad del INVAP, para lo cual dispone de su propia infraestructura, técnica administrativa y financiera, sin embargo dada la complejidad del mismo el Instituto a contratado un coordinador con cargo a los recursos del proyecto, quien se encarga de velar por la correcta ejecución del plan de obras, en especial en los aspectos comunitarios, financieros, contractuales y las acciones que se requieren ante los entes Nacionales, Departamentales y Municipales.

Por tanto igualmente con cargo al proyecto, y dentro de las posibilidades financieras y requerimientos del proyecto el Instituto debe contratar el apoyo técnico, jurídico, operativo y logístico para el desarrollo de las actividades propias del plan de obras y que no se pueden atender con el personal de planta de la Institución, que entre otras actividades son: Preinversión en estudios y diseños, adquisición de bienes y servicios, socialización y sensibilización del proyecto ante la comunidad de Pasto y los propietarios de predios de la zona de influencia.

Las obras que conforman el proyecto se distribuyen de la siguiente manera:

#### **EJE ESTRUCTURANTE OCCIDENTAL**

- Paso bajo nivel – calle 18 avenida panamericana.
- Calle 21 CEDENAR sector Morasurco.
- Calle 12 salida al sur, Chapal.
- Apertura calle 11 entre carreras 26 y 28, barrio San Felipe.
- Apertura carrera 22F y 23, barrio Santiago.

#### **EJE ESTRUCTURANTE ORIENTAL**

- Vía Santa Catalina La Estrella, salida la oriente.
- Vía Alkosto barrio El Olivo-Centenario barrió Aquine.
- Aquine Bombeos Carrera 24 EMAS.
- Vía pedagógico, quebrada Gallinacera – San Albano – Avenida Nueva Aranda (carrera 28 A)
- Vía salida al Norte, Villa Colombia, Fray Ezequiel, Carlos Pizarro, Ancianato La Carolina.
- Apertura carrera 28 entre calles 20 y 20 A.

Dado un previo análisis económico y financiero el valor estimado del plan de obras denominado Obras por Tu Ciudad distribuidas por los ejes estructurantes occidental y oriental se relaciona así:

#### **Cuadro 5. Conjunto de obras eje estructurante corredor Occidental**

#### **PROYECTO DE OBRAS VIALES “OBRA POR TU CIUDAD”**

<b>CONJUNTO DE OBRAS EJE ESTRUCTURANTE CORREDOR OCCIDENTAL</b>		
<b>No</b>	<b>OBRAS</b>	<b>COSTO DE OBRAS</b>
<b>1</b>	Apertura construcción y mejoramiento calle 21 Cedenar Sector Morasurco entre carreras 36 y 43 B	819.545.000,14
<b>2</b>	Calle 12 - Salida Sur - Chapal	935.051.907,00
<b>3</b>	Apertura Calle 11 entre Cra. 26 y 28 Barrio San Felipe (Par Vial)	275.678.037,82
<b>4</b>	Apertura Calle 10 entre 22F y 23 Barrio Santiago (Par Vial)	280.346.738,00
<b>5</b>	Construcción de vías paralelas e infraestructura de servicios públicos en la Avenida Panamericana	10.171.792.977,00
<b>6</b>	Bachue - Aqualongo - Caicedo, Jardín Mercedes, Quito López Granada	1.726.697.151,14
<b>7</b>	Pandiaco, Pinos del Norte, Panamericana	304.483.736,14
<b>8</b>	Apertura Villa San Rafael, Mariluz	18.853.000,00
<b>9</b>	Las Lunas Cl. 15 entre Cr. 9 y 10 y Cr. 10A y 11	478.419.091,00
<b>10</b>	Villa del Río Calle 12C. entre 8 y 9 acceso B. El Pilar a AV. Chile	277.209.775,00
<b>11</b>	Vía entre Cra 4, B. La Minga, B. Chambú	749.237.215,14
<b>TOTAL ESTIMADO DE OBRAS CORREDOR OCCIDENTAL</b>		<b>16.037.314.628,38</b>

FUENTE: Instituto de Valorización Municipal. Informe costo ejecutado OPTC corte a 31 de diciembre de 2009.

**Cuadro 6.** Conjunto de obras eje estructurante oriental.

<b>CONJUNTO DE OBRAS EJE ESTRUCTURANTE CORREDOR ORIENTAL</b>		
<b>1</b>	Santa Catalina La Estrella Salida al oriente	694.550.585,14
<b>2</b>	Vía Alkosto Barrio El Olivo Centenario Barrio Aquine	71.428.000,00
<b>3</b>	Aquine Bomberos Cra. 24 - EMAS	1.327.152.317,00
<b>4</b>	Vía San Albano Avenida Nueva Aranda (Cra. 28A)	3.771.465.590,50
<b>5</b>	Vía Salida al Norte, Villa Colombia, Fray Ezequiel, Carlos Pizarro, Ancianoato La Carolina	2.262.520.101,14
<b>6</b>	Río Blanco Corazón de Jesús, La Foresta	1.481.389.816,00
<b>7</b>	Apertura Carrera 28 entre 20 y 20a	319.227.486,00
<b>TOTAL ESTIMADO DE OBRAS CORREDOR RIENTAL</b>		<b>9.927.733.895,78</b>

FUENTE: Instituto de Valorización Municipal. Informe costo ejecutado OPTC corte a 31 de diciembre de 2009.

<b>COSTO ESTIMADO DEL PROYECTO OBRA POR TU CIUDAD</b>	<b>25.965.048.524</b>
---	-----------------------

De las 18 obras mencionadas en los cuadros anteriores han sido ejecutadas hasta el momento en su totalidad 13 y parcialmente una la cual pertenece al Barrio Río Blanco Corazón de Jesús, La Floresta, (eje oriental), por su parte las obras que faltan por ejecutar según información del INVAP son:

#### **EJE OCCIDENTAL**

- Calle 12 – Salida Sur – Chapal
- Apertura Villa San Rafael, Mariluz

#### **EJE ORIENTAL**

- Aquine Bomberos Cra. 24 – EMAS
- Apertura Carrera 28 entre 20 y 20<sup>a</sup>

A la fecha se han pavimentado 53.000 metros cuadrados de vías urbanas en concreto rígido, asfáltico o adoquín; se construyeron 18.750 metros cuadrados de apertura de nuevas vías que permitieron mejorar en un 50% la movilidad en la ciudad; se construyeron e hicieron mantenimiento a 69.000 metros cuadrados de espacio público en andenes, zonas verdes, y plazoletas y por último se han construido soluciones a 2 intersecciones a nivel sobre la avenida Panamericana.

Dentro del sector infraestructura a desarrollar se manejan problemáticas a nivel socioeconómico de especial cuidado para los intereses de este proyecto. En primer lugar se pudo observar que más del 50% de las obras se encuentra ubicada en zonas de gran influencia vehicular y habitacional así mismo en el centro de la ciudad, lo cual implica una serie de transformaciones a nivel social.

A nivel económico se puede resaltar el crecimiento de la valorización de los predios circundantes a las obras, y más aun, el aumento de índices de empleo o de movimiento económico y comercial para estos sectores; con base en ello ¿se han visto beneficiados los sectores de estudio ante la ejecución del proyecto Obra Por Tu Ciudad? ¿En qué proporción se han visto beneficiados?

Toda esta serie de interrogantes generaron la necesidad de conocer si un proyecto tan importante para la comunidad genera los efectos establecidos en la etapa de planeación de las obras.

## **5.1 VALORES PORCENTUALES E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS**

Con el fin de comparar los resultados obtenidos con la información primaria fue necesario expresar los valores en forma porcentual; además, mediante las siguientes gráficas porcentuales se pudo apreciar en una forma mucho más clara la opinión de la población sobre el impacto socioeconómico que ha generado el proyecto Obra Por Tu Ciudad.

Con base en lo anterior se han representado los resultados de acuerdo con la etapa desarrollada.

Teniendo en cuenta que los efectos colaterales de una obra pública tienen efectos diferentes dependiendo del entorno en que se desenvuelvan los habitantes del sector encuestado, se tomo la decisión de analizar las encuestas de la siguiente manera:

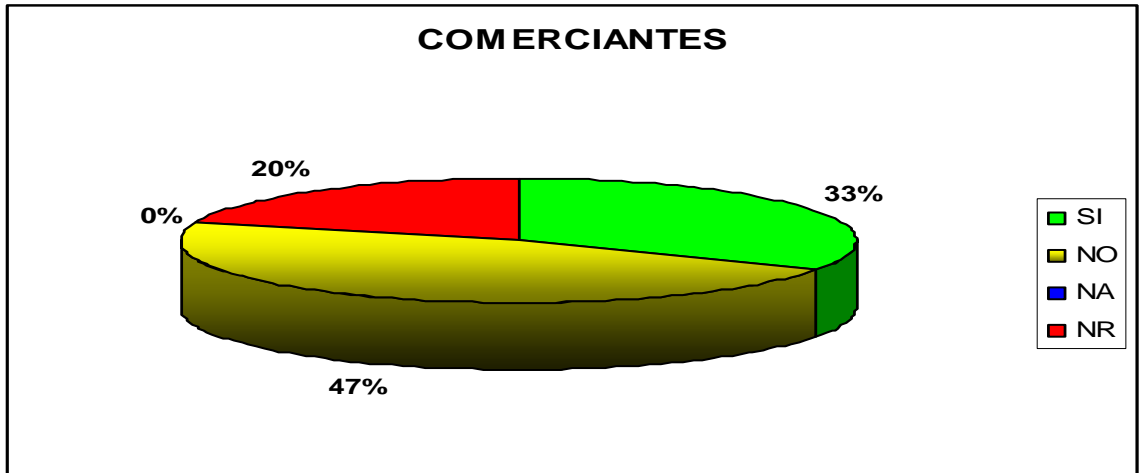
NA: no aplica (más o menos)

NR: no responde

**5.1.1 Comerciantes de las zonas donde se ejecutaron las obras.** Se encuestaron únicamente a los dueños o arrendatarios de los locales comerciales, tiendas y negocios que no vivan en la zona o el barrio.

**Pregunta 1.**

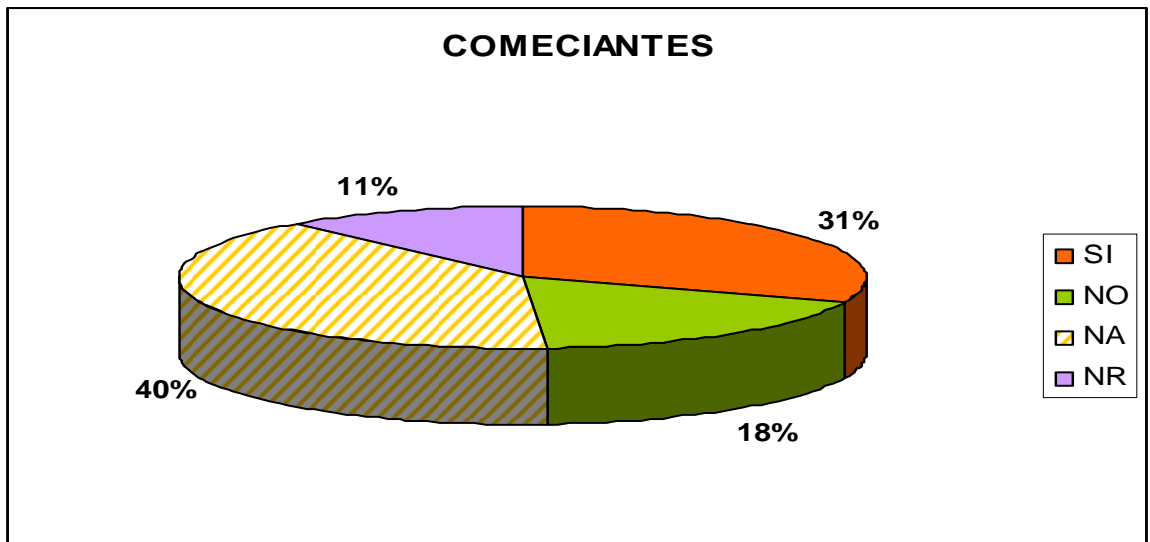
¿Conoció usted el proyecto a desarrollar?



Se pudo observar que en la población había un déficit en cuanto al conocimiento del proyecto a desarrollar, toda vez que el 47% de las de los comerciantes afirmaron no haber tenido ninguna noción sobre esta, mientras que solo el 33% de los comerciantes residentes del sector expresaron que si conocieron el proyecto antes de su ejecución.

**Pregunta 2.**

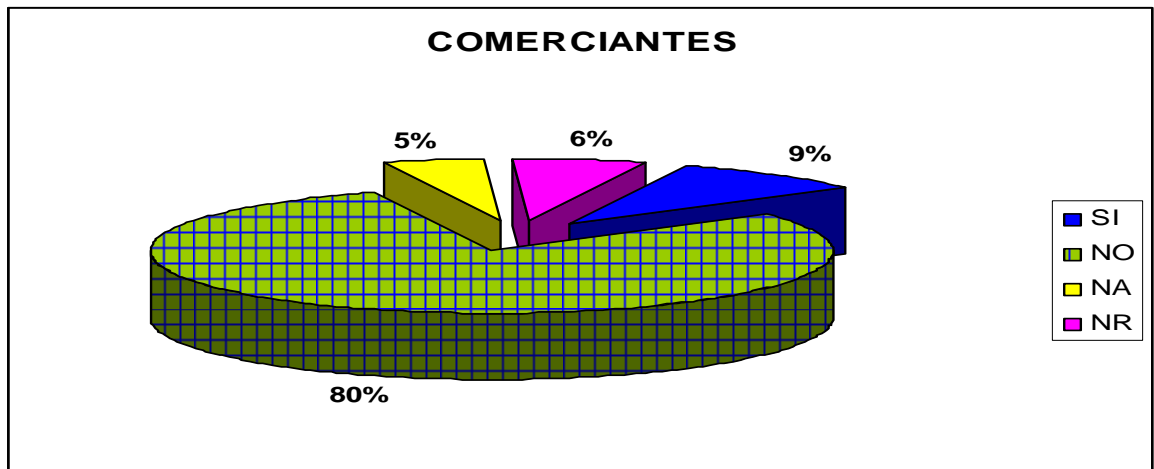
¿Su opinión sobre el proyecto era favorable?



El 40% de los comerciantes encuestados manifestaron que por una parte estaban de acuerdo con el proyecto pero por otra parte, no debido principalmente al cobro que se les haría una vez iniciado el proyecto y por las incomodidades que les generarían a sus clientes con las obras, lo que podría implicarles una disminución en las ventas.

### Pregunta 3.

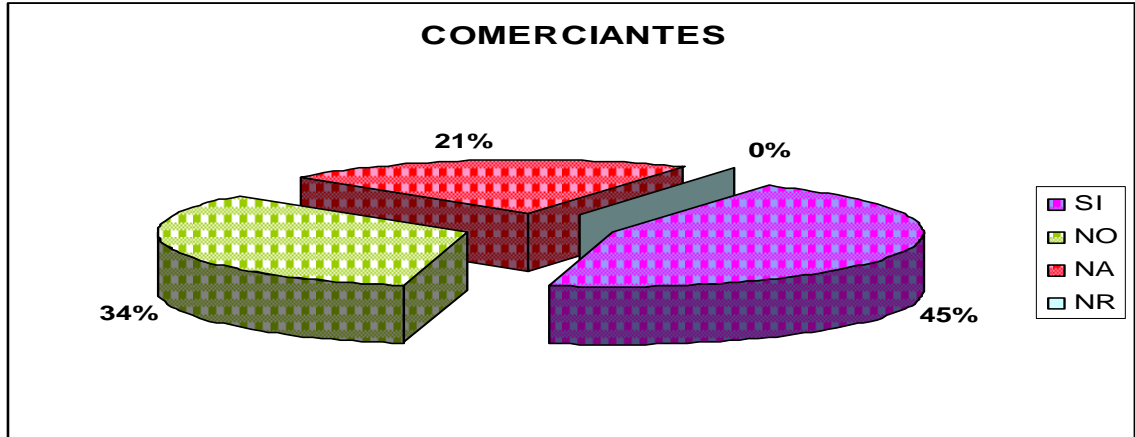
¿Le consultaron en algún momento su opinión sobre el desarrollo del proyecto?



El 80% de los comerciantes aseguran que no se les fue consultado el desarrollo del proyecto, por lo que para ellos este proyecto fue una imposición, por otra parte a quienes se les consulto se manifestaron inconformes con la forma en la que se realizo esta consulta pues manifiestan que sus peticiones no fueron escuchadas en su totalidad.

**Pregunta 4.**

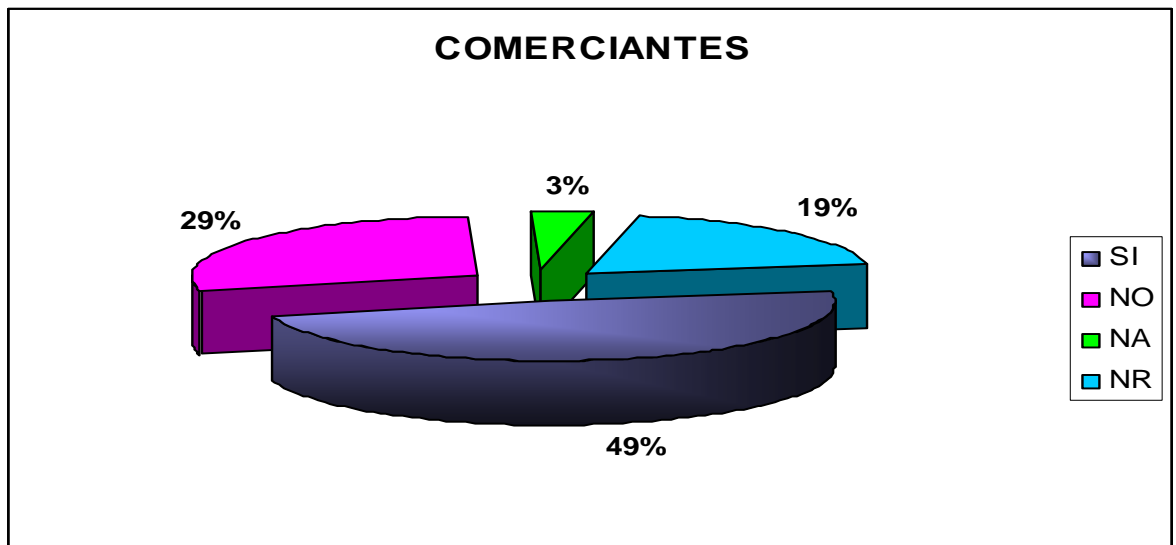
¿Para usted el proyecto era una solución apropiada para el desarrollo de la comunidad?



Según el 45% de los comerciantes el proyecto era una solución directa para afrontar algunos problemas de la comunidad como lo era la inseguridad y la renta de sus negocios, por otra parte eso ariá mucho más factible la posibilidad de mejorar el alumbrado público y el servicio de agua potable.

**Pregunta 5.**

¿Usted cree que con el desarrollo de este proyecto el comercio y/o la industria mejoraron?

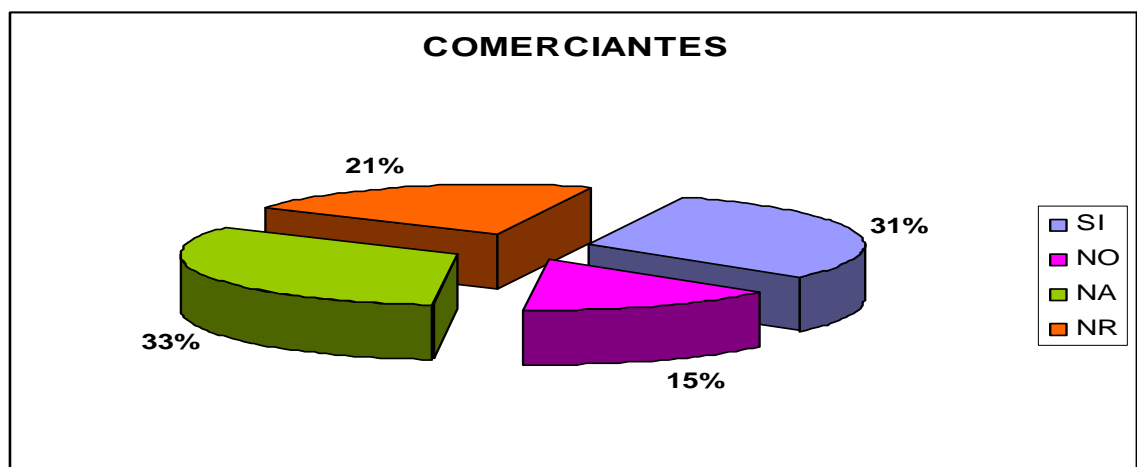




Para el 49% de los comerciantes el comercio y la industria mejoraron ya que ellos manifiestan que sus ventas se incrementaron debido por una parte a una mayor presencia de transeúntes y vehículos que circulan por la zona con mayor frecuencia que antes.

**Pregunta 6.**

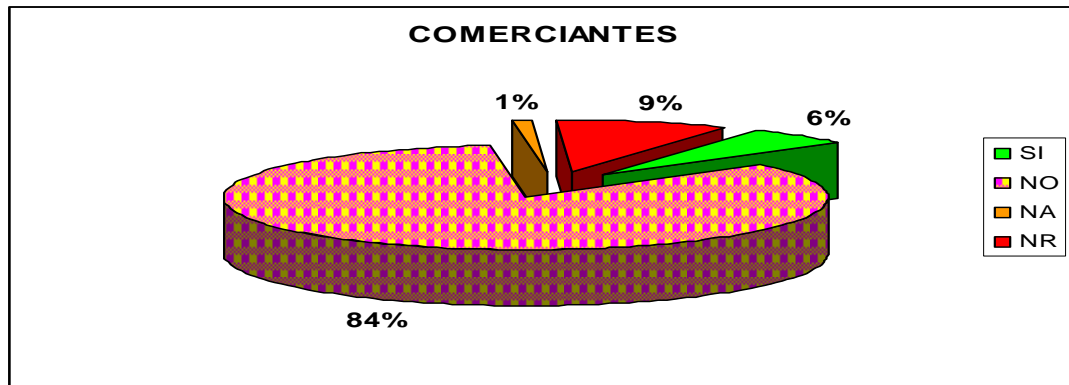
¿Cree que la ejecución del proyecto trajo beneficios para usted como comerciante de la zona?



Para el 31% de los comerciantes encuestados el proyecto sin duda alguna trajo beneficios pues por una parte se redujeron los atracos porque hay mayor movilidad de las patrullas de la policía y por otra parte pueden ingresar con mucha más facilidad los productos para sus negocios; sin embargo el 15% que respondió negativamente afirma que no obtuvieron ningún beneficio más si un costo más por el pago del impuesto de Valorización.

**Pregunta 7.**

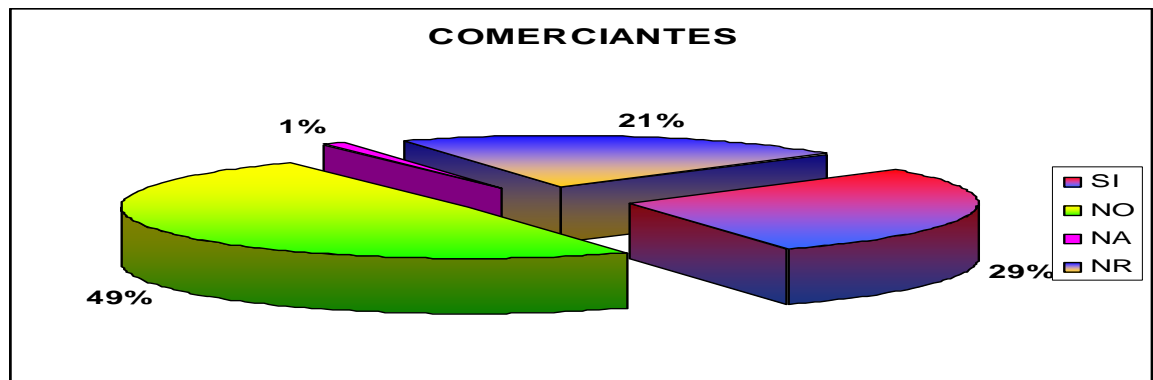
¿Conocía o conoce usted el plan de ordenamiento territorial de la zona?



Es de resaltar que el 84% de los comerciantes no conocen el plan de ordenamiento territorial de la zona por lo que carecen de argumentos para exponer ante el ente ejecutor del proyecto en este caso el INVAP.

**Pregunta 8.**

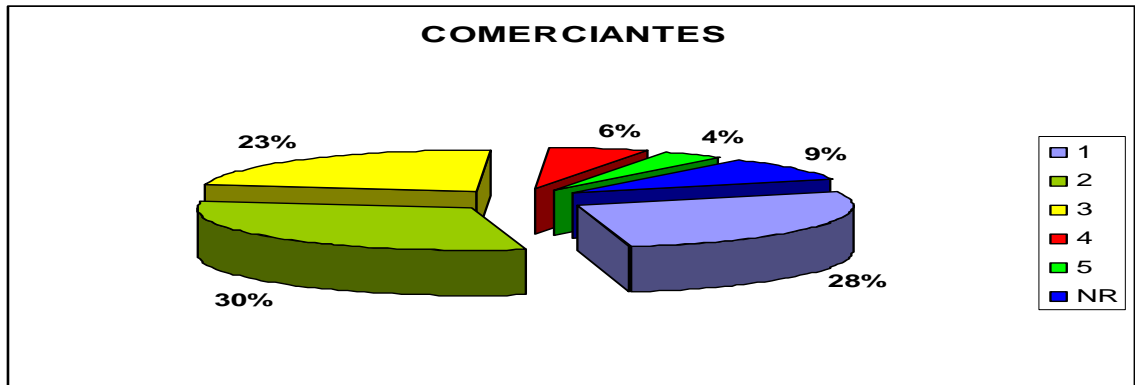
¿Antes del proyecto la movilidad era buena?



El 49% de los comerciantes afirmaron que la movilidad era mala antes del proyecto ya que el alumbrado público era bastante deficiente, las vías destapadas y con grandes agujeros provocaban innumerables accidentes que en ocasiones resultaban en la pérdida de algunos productos frágiles que requerían para sus negocios, por otra parte los vehículos o taxis evitaban ingresar a la zona y eso perjudicaba de una u otra forma las ventas.

**Pregunta 9.**

Califique de 1 a 5 la seguridad de la zona antes de realizar el proyecto “siendo 1 como muy inseguro y 5 muy seguro.

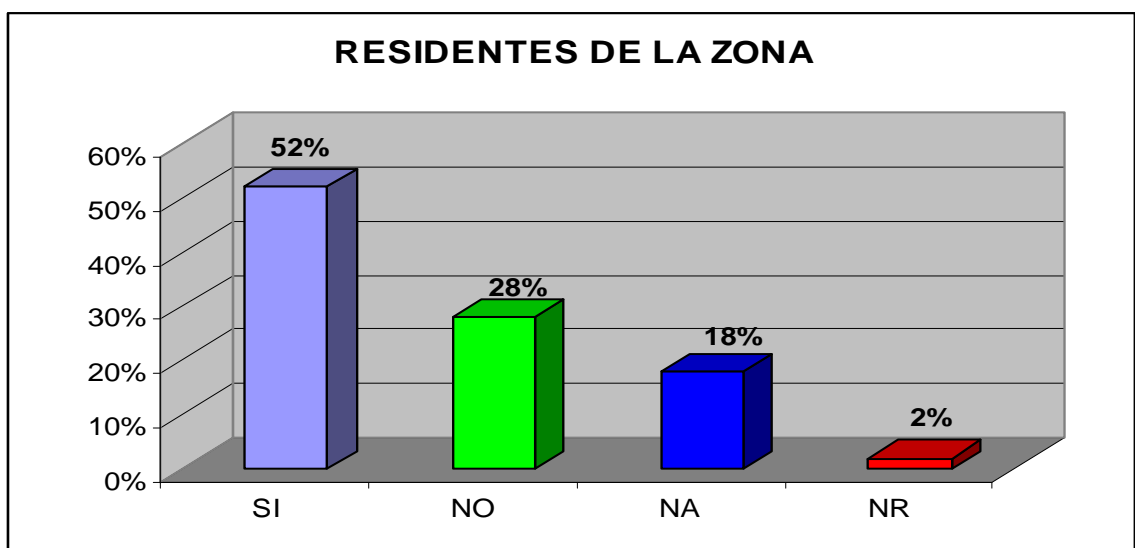


Solo el 4% de los comerciantes aseguran que la zona era muy segura, mas sin embargo para el 28% la inseguridad era bastante alta ya que debido a la falta de alumbrado público los atracos eran más frecuentes y por otra parte no había presencia de la policía por la dificultad de la zona para transitar en vehículos.

**5.1.2 Residentes de las zonas donde se ejecutaron las obras.** Se tomo como residente de la zona a los propietarios de predios y viviendas que viven desde o antes del 2004 en los barrios donde se ejecutaron las obras.

**Pregunta 1.**

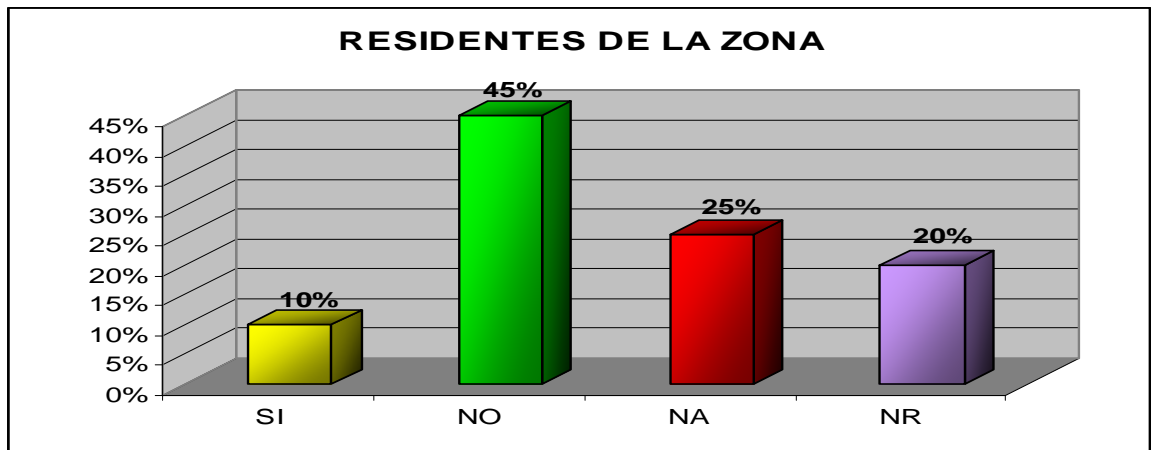
¿Conoció usted el proyecto a desarrollar?



El 52% de la población residente conoció el proyecto obra Por Tu Ciudad antes de su ejecución dado a un concejo comunal que se realizó en la zona con el Director del Instituto de Valorización pero en este no se explico muy claramente lo que se pretendía con el proyecto y como se ejecutaría el mismo.

### Pregunta 2.

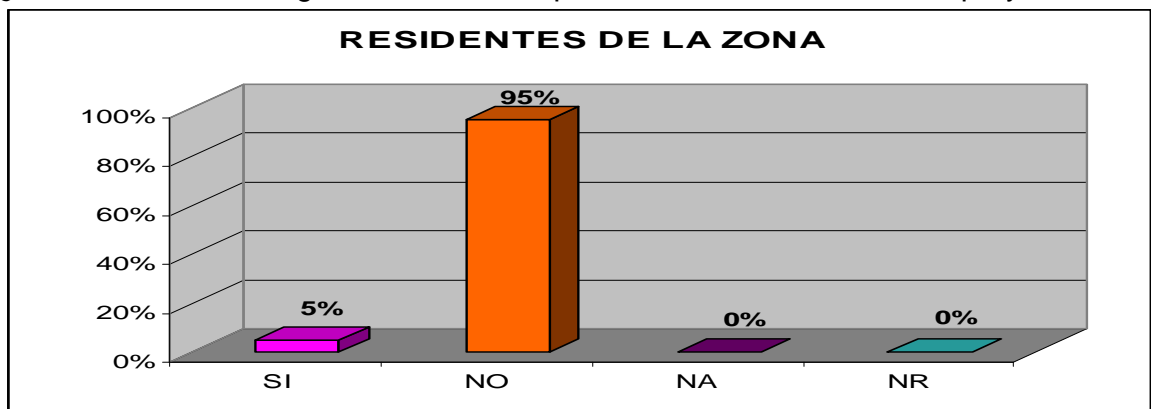
¿Su opinión sobre el proyecto era favorable?



El 45% de la población residente no estuvo de acuerdo con que se ejecutara el proyecto ya que según argumentan, no estaban de acuerdo con el valor a pagar por valorización ya que contaban con los recursos suficientes para el pago de dicha suma, por otra parte no tenían mucha información de cómo sus predios, lotes y casas se valorizarían sin que esto los perjudicara.

### Pregunta 3.

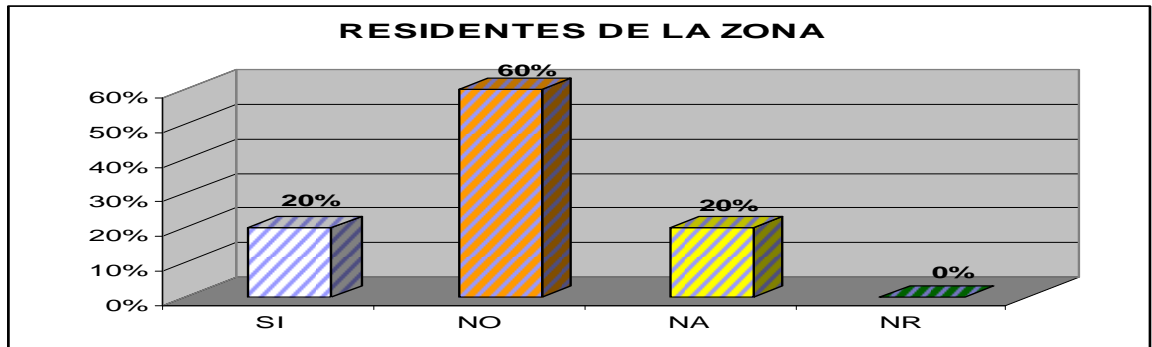
¿Le consultaron en algún momento su opinión sobre el desarrollo del proyecto?



Para el 95% de la población residente jamás se les consulto sobre el desarrollo del proyecto y para el 5% manifiestan que si se les consulto pero que su opinión nunca fue tomada en cuenta.

**Pregunta 4.**

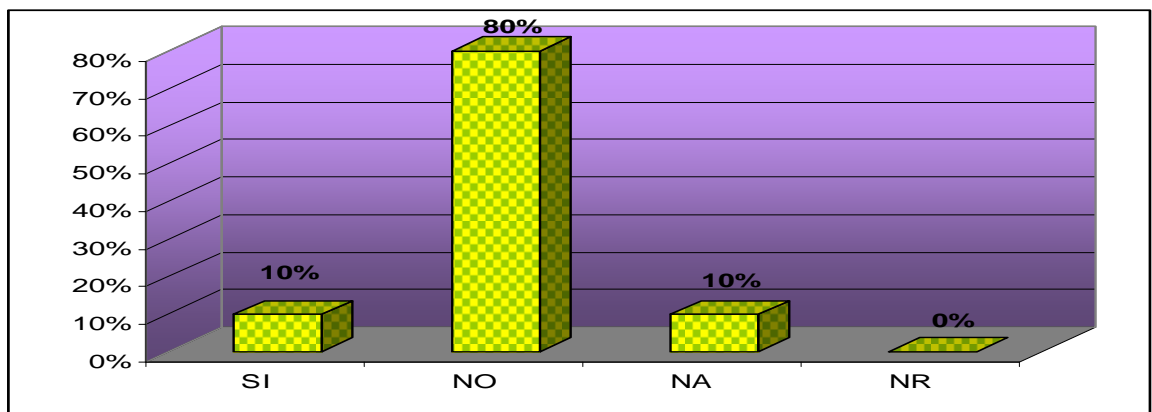
¿Para usted el proyecto era una solución apropiada para el desarrollo de la comunidad?



El 60% de los residentes consideran que no era una solución para el desarrollo de la comunidad ya que desde hace mucho tiempo existen en la comunidad problemas mucho más graves como lo es el desempleo y la pobreza apreté de algunos casos de indigencia.

**Pregunta 5.**

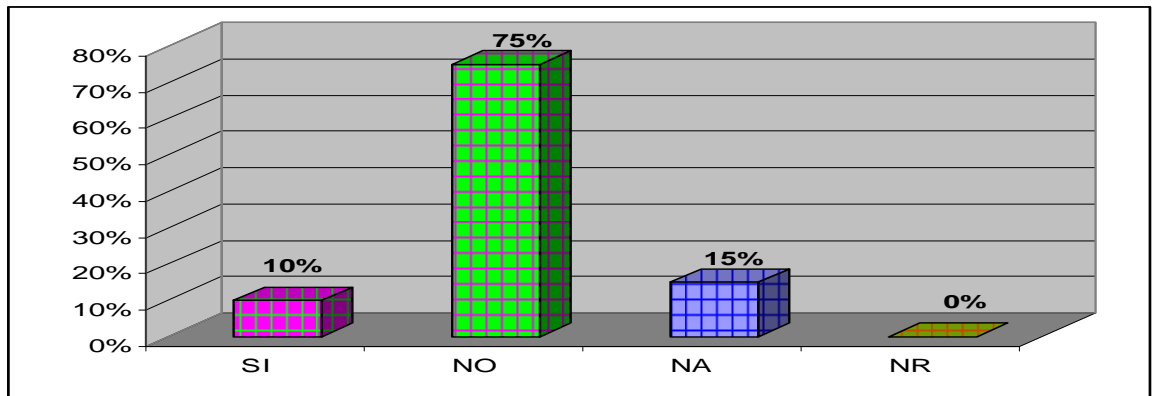
¿Usted cree que con el desarrollo de este proyecto el comercio y/o la industria mejoraron?



El 80 % de la población residente considera que el comercio y la industria no mejoraron en lo absoluto y que por el contrario esta empeoro porque hora tienen una obligación más que cumplir con lo del pago del impuesto de valorización.

**Pregunta 6.**

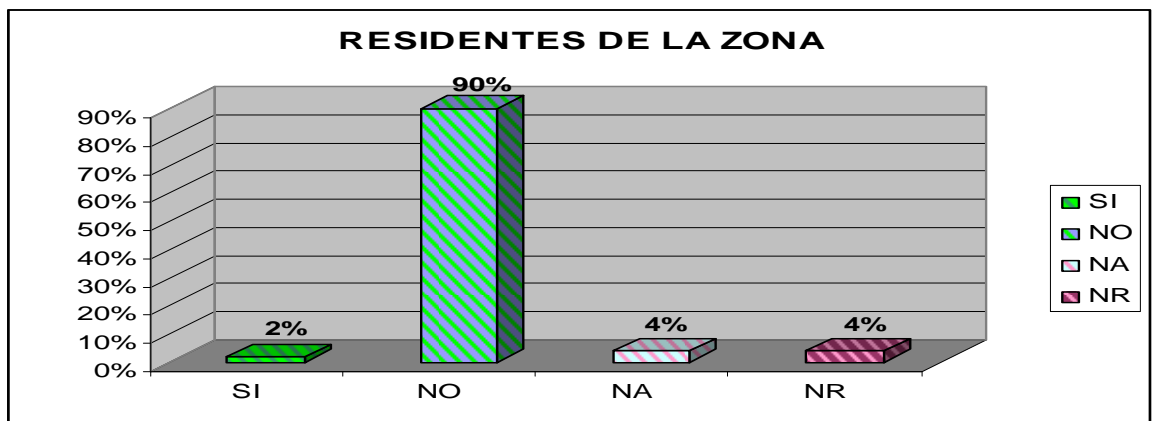
¿Cree que la ejecución del proyecto trajo beneficios para usted como residente de la zona?



Un 75% de los residentes manifiestan que la ejecución del proyecto no genero ningún beneficio para ellos sino por el contrario un costo más puesto que al momento alguna de las obras ya se encuentran en mal estado y en deterioro por falta de mantenimiento.

**Pregunta 7.**

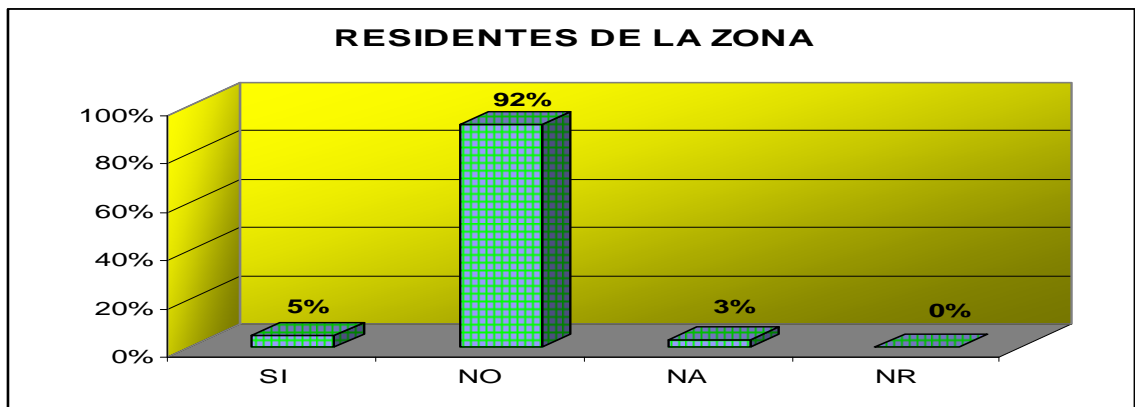
¿Conocía o conoce usted el plan de ordenamiento territorial de la zona?



El 90% de la población residente en estas zonas no conocen ni conocían en su momento el plan de ordenamiento territorial de la zona ni el del municipio de Pasto, por esta razón se les hizo difícil comprender mejor los fines y métodos del proyecto.

**Pregunta 8.**

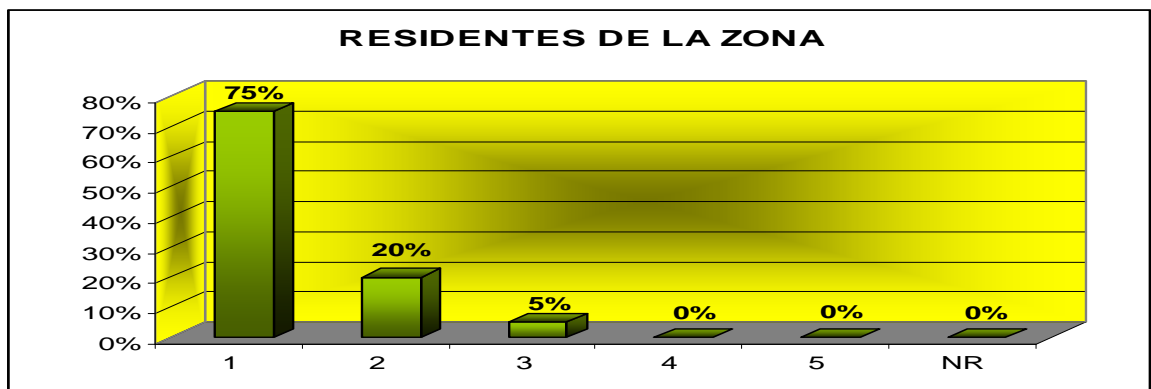
¿Antes del proyecto la movilidad era buena?



Para el 92% de los residentes la movilidad no era buena ya que en ocasiones los taxistas no ingresaban hasta sus hogares por las condiciones de la vía y por otro lado dado que las vías eran destapadas les generaba demasiadas enfermedades respiratorias por el polvo.

**Pregunta 9.**

Califique de 1 a 5 la seguridad de la zona antes de realizar el proyecto "siendo 1 como muy inseguro y 5 muy seguro.

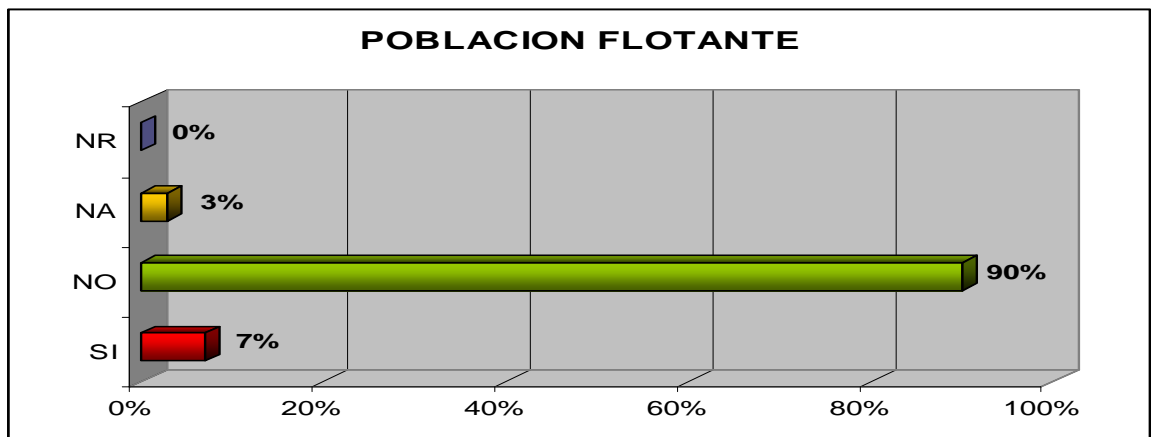


Para el 75% de la población residente la zona era muy insegura antes del proyecto dado que existían muchos lotes y viviendas abandonadas donde se refugiaban drogadictos y alcohólicos a consumir drogas y en ocasiones hacían vandalismo.

**5.1.3 Población flotante de las zonas donde se ejecutaron las obras.** Se toma como población flotante a las personas que transitan ya sea en vehículos o a pie por las zonas, es decir, aquellas que tengan que pasar por estas áreas para llegar a sus trabajos, escuelas, universidades y/o familiares.

**Pregunta 1.**

¿Conoció usted el proyecto a desarrollar?

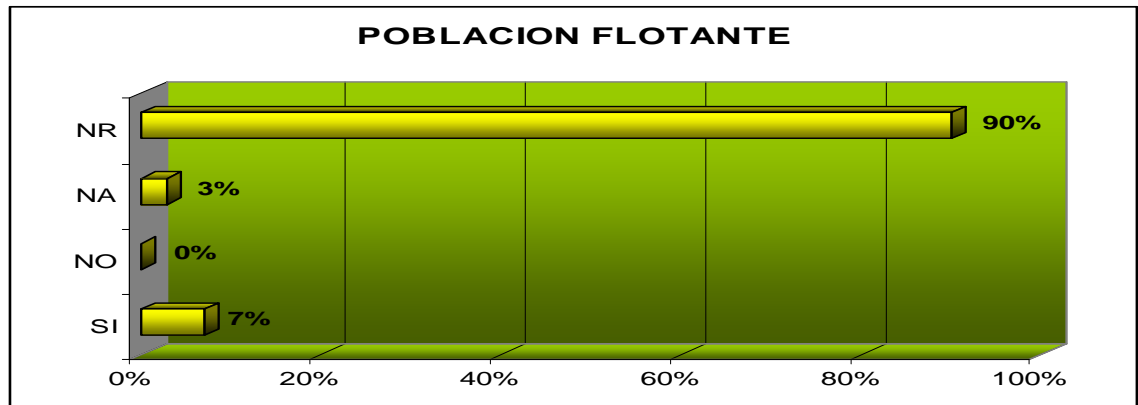


El 90% de la población flotante argumenta que no conoció del proyecto por que las obras se ejecutaron en lugares por donde ellos únicamente transitan y que conocieron el proyecto cuando ya estaba en ejecución por los trabajos en las obras.



## Pregunta 2.

¿Su opinión sobre el proyecto era favorable?

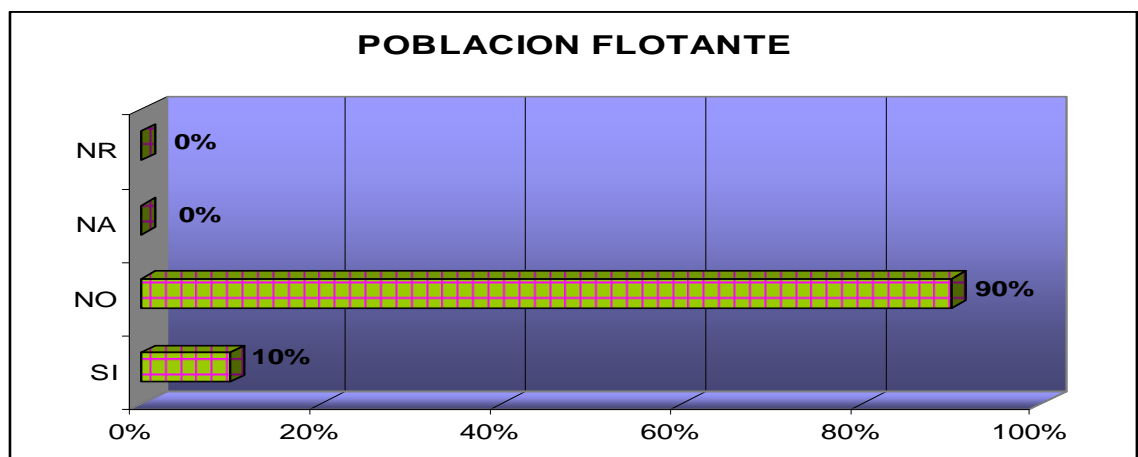


El 90% que argumentó no haber tenido conocimiento del proyecto antes de su ejecución, manifestó que por no conocer el proyecto no podían contestar a esta pregunta.

Por su parte el 7% que si conoció el proyecto antes de su ejecución manifestó que su opinión era favorable ya que mejoraría la movilidad para ellos y sus vehículos se conservarían en una mayor proporción.

## Pregunta 3.

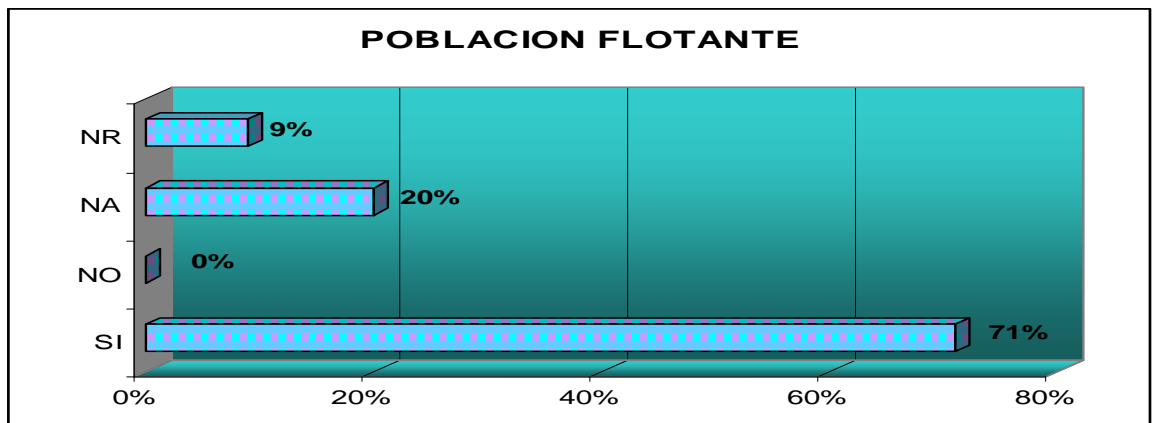
¿Le consultaron en algún momento su opinión sobre el desarrollo del proyecto?



Por no pertenecer a la zona directamente afectada el 90% de la población flotante manifiesta que no se le consulto sobre el desarrollo del proyecto, algunos consideran que este ejercicio no era válido para ser aplicado en ellos ya que ellos no habitan en dichas zonas y su opinión sería no muy pertinente para el proyecto.

#### Pregunta 4.

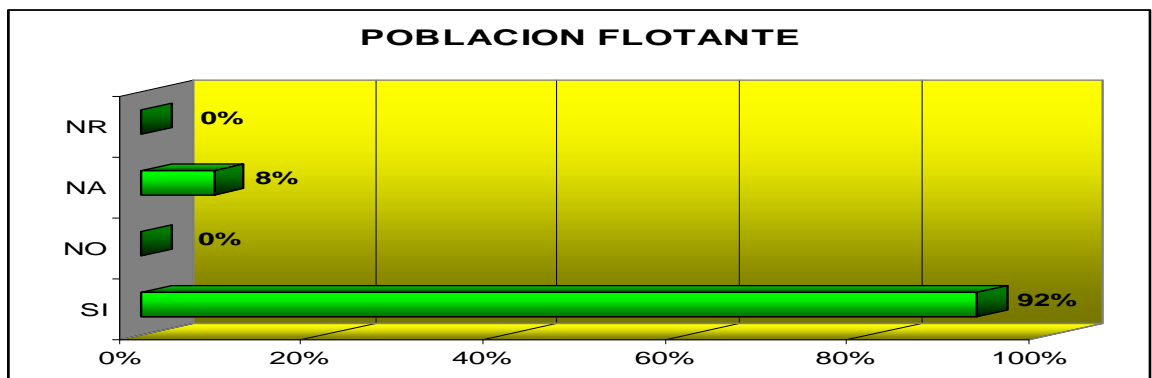
¿Para usted el proyecto era una solución apropiada para el desarrollo de la comunidad?



Para el 71% de la población flotante era una solución para el desarrollo de la comunidad ya que estas zonas se caracterizaban por un alto índice de inseguridad y accidentalidad por el estado de las vías y la falta de alumbrado público.

#### Pregunta 5.

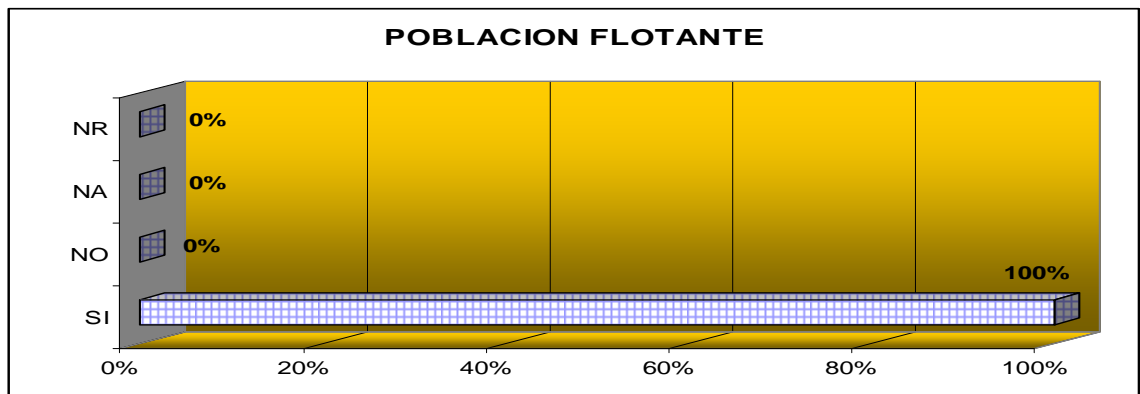
¿Usted cree que con el desarrollo de este proyecto el comercio y/o la industria mejoraron?



El 92% considera que el proyecto mejoro la industria y el comercio ya que fue generadora de empleo y consumo sobre todo de materiales del sector de la construcción y por otra parte mejoro la presentación de la ciudad para generar más inversión y mejoro la comercialización e intercambio de productos.

**Pregunta 6.**

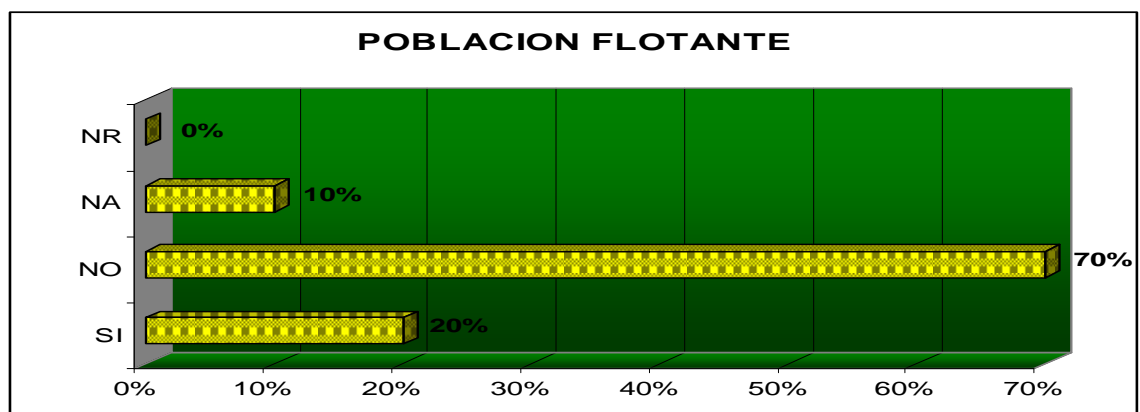
¿Cree que la ejecución del proyecto trajo beneficios para usted como circulante de la zona?



El 100% de la población flotante afirma que el proyecto trajo beneficios para ellos dado que mejoro la movilidad en toda la ciudad, se disminuyeron los atracos en zonas como la calle 19 y el centro en su totalidad, por otra parte la mejora de las vías redujo el desgaste de sus vehículos y la implementación de nuevas rutas de transporte urbano.

**Pregunta 7.**

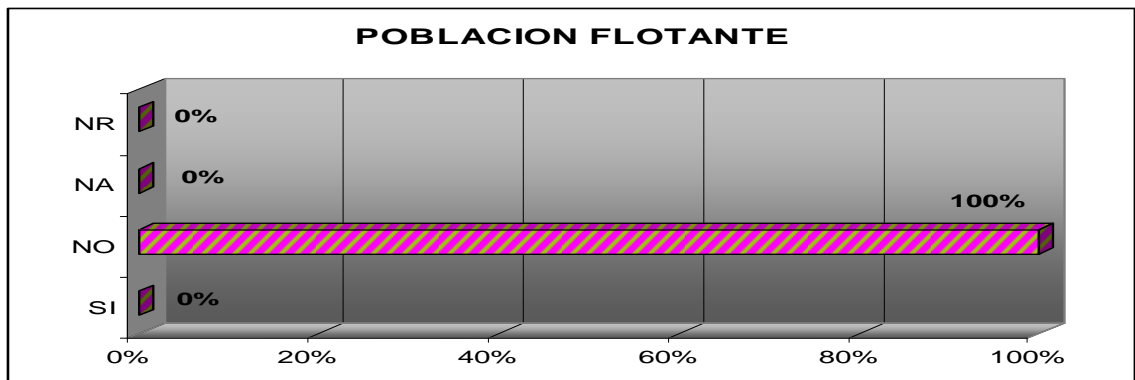
¿Conocía o conoce usted el plan de ordenamiento territorial de la Ciudad de Pasto?



Para el 70% de la población flotante el plan de ordenamiento territorial de Pasto le es totalmente desconocido, por el simple hecho de que este no es de gran importancia en el medio en que laboran o estudian, por otra parte los entes gubernamentales no realizan actividades donde se informe y eduque a la población sobre temas de ordenamiento territorial.

**Pregunta 8.**

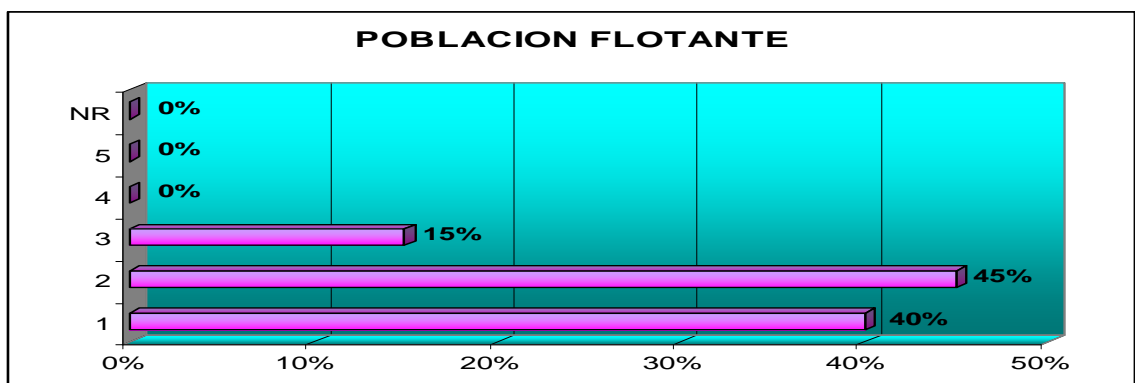
¿Antes del proyecto la movilidad era buena?



El 100% de la población manifestó que la movilidad antes del proyecto era bastante deficiente sobre todo la zona céntrica de la ciudad dada la existencia de vendedores ambulantes y el estado de las vías; por otra parte no se contaba con vías alternas lo que generaba grandes trancones en las horas pico y esto a su vez generaba un sin número de accidentes automovilísticos.

**Pregunta 9.**

Califique de 1 a 5 la seguridad de la zona antes de realizar el proyecto “siendo 1 como muy inseguro y 5 muy seguro.



Para más del 80% de la población flotante encuestada la zona antes de realizar el proyecto eran inseguras en la medida en que los robos y atracos eran bastante frecuentes hasta el punto de ya no poder transitar por ciertas zonas en horas de la noche; por otra parte dado al estado de las vías las patrullas de la policía no podían llegar fácilmente a ciertos lugares y efectuar la vigilancia respectiva.

En los tres grupos de población encuestados se notó la inconformidad por la falta de programas de sensibilización por parte del Instituto de Valorización Municipal (INVAP). Esta situación se ve reflejada en los porcentajes tan altos observados en la pregunta número 1 acerca de si conocían o no el proyecto antes de su ejecución.

Por su parte cada millón gastado en el proyecto Obra Por Tu Ciudad permitió crear 5 puntos de trabajo anuales por lo tanto este gasto en infraestructura vial se reparte en 3 situaciones:

1. Construcción de las vías
2. Mantenimiento de las mismas
3. Actuaciones de soporte y apoyo

Mediante estas situaciones se consiguió un doble objetivo, por un lado mejorar la infraestructura viaria y por otro actuar como motor económico ya que la inversión en el proyecto tuvo un efecto multiplicador en la generación de riqueza en el Municipio; este efecto multiplicador se logro de la siguiente manera:

- El Instituto de Valorización para la ejecución del proyecto requirió contratistas para la realización de las obras; estos contratistas, a su vez pagan a otra serie de empresas para la adquisición de maquinarias y suministros, cabe destacar que dentro de la ejecución del proyecto Obra Por Tu Ciudad se contrataron tres empresas de alquiler de maquinaria pesada y 10 empresas diferentes para los suministros.
- Estas empresas de maquinarias por ejemplo pagaron a algunos concesionarios y talleres por las herramientas y mantenimiento de la maquinaria; estos talleres pagaron a sus suministradores y trabajadores generando otro efecto multiplicador dado que estos trabajadores obtienen ingresos para gastar en alimentación, vivienda y vestido.

En líneas generales, cuando el dinero llega a las manos de las personas se gastan parte del mismo poniéndolo nuevamente en circulación y esto les permite a otros gastos cuando les llega su turno.

De esta forma se aumento el dinero en movimiento, beneficiando el consumo y al sector donde se efectuaron las compras.

Haciendo un análisis de las encuestas se observó que para más del 50% de los tres grupos la inversión en este proyecto redundó en beneficio de todos. A demás parte del dinero volvió a la entidad como impuesto no porque estos suban sino porque cuando se aumenta el nivel de vida por las obras civiles, también lo hace el nivel de gastos este dinero extra ingresa al Instituto de Valorización (INVAP) por dos vías

1. El impuesto a la gasolina o la sobretasa a la gasolina
2. Gravamen

## **5.2 EFECTOS EN EL TRANSPORTE**

El rol que desempeña el transporte en el crecimiento de las ciudades es complejo. Hay ciudades que pierden peso en forma considerable en el proceso productivo, cuando se localizan cerca de la fuente de abastecimiento de materias primas; otras, por el contrario, ganan peso en el proceso, y se localizan cerca de los mercados. El nivel de competencia, eficiencia y las economías de escala en la producción son determinantes fundamentales en la localización de las industrias para competir en distintos mercados.

En este sentido, cuando se fortaleció la infraestructura de transporte con el proyecto Obra Por Tu Ciudad se redujo los costos de movilizar mercancías y materias primas de un mercado a otro, alterando de esta manera, la ubicación espacial de las firmas y las industrias.

Según información del departamento administrativo de plantación Municipal en el contexto de la apertura económica este proyecto sin lugar a dudas, a tenido incidencia en el crecimiento de la ciudad. En efecto, este tipo de proyectos es el componente más dinámico de la demanda externa y, por lo tanto, la ciudad enfrenta menores costos para colocar sus productos en el exterior. Por otra parte, con la política de disminución de aranceles por la apertura económica varias industrias redujeron los costos de producción presentando mayores ventajas la ciudad por la mejora en su infraestructura vial tipo de comercio.

La variable anterior; se ha manejado con cierta flexibilidad, porque si bien, la ciudad de San Juan de Pasto, no está ubicada en un puerto, como las ciudades de Barranquilla, Santa Marta y Cartagena; Pasto y su cercanía al Puerto de Tumaco, nos permite prever que las ventajas relacionadas con el comercio exterior (países de la Cuenca del Pacífico) se manifiestan, de alguna manera, en la ciudad.

A partir de 1973, se termina de construir la carretera panamericana y en el 2004 con el proyecto Obra Por Tu Ciudad se abren en su totalidad dos carriles más y se mejoran las paralelas y las vías centrales de la avenida panamericana, que atraviesa la ciudad de norte a sur con excelentes especificaciones y obras de arte,

la cual le ha permitido integrarse de manera directa con los mercados que ofrecen a nivel regional Cali y Popayán, principalmente, y con el vecino país del Ecuador, a nivel internacional; en otras palabras, la ciudad queda integrada al comercio interno y externo.

La ciudad de Pasto encuentra entonces condiciones adecuadas de fácil acceso al puerto internacional de Tumaco, puesto que se amplía y pavimenta la carretera Pasto-Tumaco, lo cual implica reducciones sustanciales en los fletes internos de transporte de carga con origen-destino en la ciudad.

Estas mejoras de las vías internas de la ciudad le permite a Pasto adelantar proyectos como la mejora al acceso con el Departamento del Putumayo a través de la rectificación de la vía Pasto-Mocoa, la ciudad se puede ver fortalecida, puesto que uniría a la capital del Departamento con una reserva natural y de próxima comunicación con el río Putumayo, el río Amazonas y éstos con el Océano Atlántico. Por su parte el perímetro urbano de la ciudad de Pasto proyectado para el año 2011, se mantendrá en el actual límite, según se anota en el estudio de expansión y densidades elaborado por Planeación Municipal (1993) y con base en el crecimiento de la población y la ejecución de las obras del proyecto que por este estudio fue estimado en 340.000 habitantes, la red vial se estructuró de la siguiente manera:

- Ampliación y pavimentación de la antigua salida al norte y el kilómetro 5; se constituyó en el primer paso para consolidar el proyecto vial en las zonas de futura expansión urbana de la ciudad, como lo es el sector de Aranda y la parte del sector de Cujacal. La pavimentación de esta vía integra en su recorrido a la Avenida Colombia y el kilómetro 5 a la altura del barrio Santa Matilde, en el sector de Aranda Alto; además, convergen en ella un conjunto de vías principales y locales que permitieron ampliar la cobertura vial de la ciudad.
- Construcción de la vía escénica, el proyecto presenta el siguiente recorrido, su empalme se realiza en el sector de Chapultepec (Avenida de los Estudiantes), se proyecta paralelo al río Pasto por su margen izquierdo (tomando como referencia norte-oriental), con tres metros de arborización a cada lado de la vía, hasta empatar a la altura del antiguo Colegio Pedagógico Militar en este punto se une con la Avenida Santander.
- Construcción de la Avenida Oriental, se considera como la columna vertebral del sistema vial en las zonas de futura expansión urbana de la ciudad (Aranda Alto). Esta vía unifica los barrios de: Aranda-Cujacal Bajo, Cujacal Alto y las Instituciones SENA y CORPONARIÑO, terminando en el sector de San Fernando y Buesaquillo. Con estas vías se descongestionó el tráfico vehicular en la ciudad proveniente de todos los municipios del sur del departamento y dirigirlos hacia Jongovito donde está funcionando el mercado de ganado, el matadero municipal y donde se reubicará el mercado del Potrerillo.

**5.2.1 El Parque automotor.** Las características del crecimiento del parque automotor para los años de 1991 a 1993 en Pasto, representan variables que han modificado sustancialmente su comportamiento en los últimos años, especialmente con la liberación de aranceles como efecto de la apertura económica, la recuperación del peso frente al dólar lo que ha traído como consecuencia, una fuerte adquisición de vehículos con placa ecuatoriana y que a su vez a generado un incremento considerable del parque automotor rodante en la ciudad.

Según la dirección de tránsito y transporte el crecimiento registrado del parque automotor de vehículos particulares presento una tasa de crecimiento de 8,24% para los años referenciados; por otro lado, el parque de vehículos de servicio público, taxis registró un índice de crecimiento del 55% y el transporte urbano de buses registró un incremento del 26% para el mismo período.

Dado el incremento tan alto de los vehículos de servicio público se puede concluir que una gran parte de la población de la ciudad de Pasto tiene como sustento diario el producido de estos vehículos por lo que en términos generales del estado de las vías de la ciudad depende en gran medida los ingresos de estas familias.

### **5.3 EFECTOS EN EL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN**

La cadena de valor de la construcción se caracteriza por su amplia interrelación con diversas ramas de la economía nacional. En particular, la actividad edificadora es un sector de alto arrastre, debido al profundo uso de fuerza laboral y al fuerte consumo de materias primas y bienes intermedios.

Por su parte la construcción en Pasto con el proyecto Obra Por Tu Ciudad se convirtió en el factor predominante de la economía local. El auge de esta actividad genero un espectacular crecimiento físico, para el cual la ciudad, las autoridades y sus habitantes no estaban preparados. Según cifras estadísticas de INVIAS, en los últimos diez años se construyeron 15 nuevas vías y se modificaron 35 lo que representa el 40% de las vías de la ciudad de Pasto.

Por su parte “la demanda de materias primas como el cemento, el acero, el asfalto y herramientas de construcción se incremento en un 31.23% lo que represento un mayor margen de ganancias para el sector y a su vez también una importante demanda de mano de obra en establecimientos como ferreterías, talleres y transportadores de maquinaria pesada reportando así para el 2008 un incremento del 20% de la demanda de trabajo por parte del sector constructor”<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> CAMACOL. Anuario Estadístico del Sector de la Construcción. San Juan de Pasto Septiembre de 2009.



#### **5.4 ALCANTARILLADO, AGUA POTABLE Y ENERGÍA**

En búsqueda de un territorio ambientalmente sostenible, la política pública del Municipio de Pasto en la prestación de los servicios públicos domiciliarios y el ambiente, se orienta a la preservación, conservación, recuperación, aprovechamiento y adecuado uso de las riquezas naturales y el mejoramiento ambiental como fuente de bienes y servicios indispensables para todas las formas de vida.

Como está estipulado en el Plan de Desarrollo Municipal de Pasto, en materia de servicios públicos se pretendía con el proyecto Obra Por Tu Ciudad mejorar, su cobertura y calidad, establecer un sistema tarifario que sea financieramente sostenible y socialmente viable, actualizar el conocimiento técnico y real de la oferta hídrica, que garantice el suministro de agua, principalmente para consumo humano en las áreas urbanas nuevas y existentes y del sector rural a mediano y largo plazo.

Durante el año 2008 según información de EMPOPASTO se logro insertar los mejores resultados en el cumplimiento de las metas trazadas dentro de las programas “Ciudad y Agua” y “Alcantarillado urbano”, contribuyendo al mejoramiento de la calidad de vida de las comunidades que habitan la ciudad de Pasto, lo que le permitirá avanzar en obras tan importantes para el desarrollo municipal como es el sistema de transporte público colectivo “plan de movilidad” y el programa de agua y saneamiento para Pasto.

En el plan estratégico de EMPOPASTO se incluyeron las inversiones que el municipio de Pasto requirió para habilitar los ejes viales de las obras del proyecto Obra Por Tu Ciudad, el cual se constituyo en el proyecto central de infraestructura.

Dentro del proyecto OPTC se incluyeron las obras de rehabilitación y reposición de redes de acueducto y alcantarillado estos ejes viales tuvieron un costo estimado de más de cincuenta y tres mil millones de pesos que se financiaron enteramente con recursos de Empopasto y la ejecución del Instituto de Valorización Municipal.

Entre los beneficios directos del proyecto Obra Por Tu Ciudad se destacan el abastecimiento a zonas de expansión identificadas en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) con una población de estratos 1 y 2 estimadas en 34.000 habitantes.

Como beneficio económico del proyecto se considera que conducir el agua por gravedad, se liberaron importantes recursos financieros producto del ahorro en las demandas de energía empleadas en el bombeo, lo cual permitirá a la empresa operadora del servicio incrementar sus niveles de inversión en zonas de mayor impacto.

A continuación se presentan las obras de acueducto y alcantarillado se presentaron en las obras del proyecto Obra Por Tu Ciudad.

- Construcción red de acueducto urbanización Torreladera.
- Construcción res de alcantarillado tipo separado urbanización Torreladera.
- Cuarta etapa alcantarillado separado barrio Quito López.
- Segunda etapa alcantarillado combinado calle 13 entre carreras 8 y 8ª barrio las Lunas II
- Alcantarillado separado carrera 21ª entre calle 2 y calle 9, calle 3 entre carreras 22ª y 21ª, calle 8 entre carreras 22ª y 21ª, Barrio los Balcones, los Abedules, Villa lucia, casa bella I y los Álamos.
- Colector de alcantarillado separado Bello Horizonte - Salazar Mejia – Mariluz III, tramo calle 10 entre carreras 39 y 37.
- Cuarta etapa alcantarillado separado carrera 33 entre Avenida Panamericana y calle 6 oeste Anganoy.

Estas son algunas de las obras que se pudieron realizar gracias a la ejecución del Proyecto Obra Por Tu Ciudad dado que una vez que las vías se encuentren en buen esto es mucho más importante el sistema de alcantarillado y acueducto puesto que se brindan las garantías para ejecutársete tipo de obras.

A continuación se presenta una explicación de la estructuración del proyecto Obra Por Tu Ciudad con referencia a como se explica el cobro de las obras por el sistema de Valorización y específicamente, de donde proviene y como se cubre el monto distribuible de contribuciones de Valorización que se compone del costo de obras y la administración. Lo anterior con base al acuerdo Municipal que autorizo la ejecución del proyecto por el cobro del sistema de Valorización. Inicialmente se hacen las consideraciones legales para aplicar el sistema con las normas nacionales vigentes, para pasar a la competencia dada a quien está facultado para establecer la normatividad Municipal que es el Concejo Municipal mediante el

estudio de Valorización y quien lo aplica, que es el INVAP por decisiones por el órgano competente, que es la Junta Directiva del INVAP.

## **5.5 BASE NORMATIVA DE LA CONTRIBUCIÓN DE VALORIZACIÓN**

La ley 25 de 1.921 estableció por primera vez la Contribución de Valorización como un impuesto sobre las propiedades raíces que se beneficien con la ejecución de obras de interés público local. La ley 195 de 1.936 extendió los efectos y aplicación de la ley anterior a la ciudad de Bogotá y la ley 63 de 1.938 a todas las capitales de los departamentos cuyos presupuestos no fueran inferiores a \$300.000 pesos para entonces.

La ley primera de 1.943 creó la moderna Valorización en el país y permitió su cobro con base en el mayor valor de predios favorecidos con obras de servicio público sin considerar el precio de las mismas.

El decreto legislativo 1604 de 1.966, convertido en ley mediante la ley 48 de 1.968 y su decreto reglamentario 1394 de 1.970, que constituyen el Estatuto Nacional de Valorización, transformaron el gravamen de Valorización de impuesto en contribución y establecieron como base impositiva el costo de Obras, limitando el beneficio al valor de la obra adicionado un 30% para gastos de administración y recaudo.

Posteriormente el decreto ley 1333 de 1.986 determina que el establecimiento, distribución y recaudo de la contribución de Valorización se harán por la respectiva entidad, Nacional, Departamental y Municipal que ejecuten las obras, y el ingreso se invertirá en la construcción de las mismas obras o en la ejecución de otras obras de interés público que se proyecten por la entidad correspondiente. Es importante resaltar así mismo que la Valorización no tiene un carácter de impuesto, tasa o contribución parafiscal, es una contribución especial, tal como lo reconoció la Corte Constitucional en sentencia C-545 de 1.994.

Sobre este aspecto la Corte Constitucional se pronunció de la siguiente manera en sentencia C-495/98.

La constitución de Valorización no es un impuesto, porque no grava por vía general a todas las personas, sino un sector de la población que está representado por los propietarios o poseedores de inmuebles que se benefician, en mayor o menor grado, con la ejecución de una obra pública. Dada su naturaleza esta contribución por principio tiene una destinación especial; de ahí que se la considere una "imposición de finalidad", esto es, una renta que se establece y recauda para llenar un propósito específico. Dicho propósito constituye un elemento propio de su esencia, que es natural a dicha contribución, al punto

que no solo la identifica y caracteriza sino que representa un elemento esencial de su existencia. La destinación de los ingresos por Valorización, si bien la señala el legislador, no surge de la sola voluntad política de este, sino de la naturaleza misma de la renta, que se constituye en orden a lograr, así sea en parte, el retorno de la inversión realizada por el respectivo organismo público.

La Constitución Nacional determina, al referirse a temas tributarios de los Departamentos y Municipios, que la imposición de los tributos de los Municipios basados en la constitucionalidad se les otorgue a los Concejos Municipales que son el legislativo Municipal.

La misma Constitución dice posteriormente:

*“En tiempos de paz, solamente, el congreso, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales podrán imponer contribuciones fiscales y parafiscales, la ley, las ordenanzas y los acuerdos deben fijar, directamente, los sujetos activos y pasivos, los hechos y las bases gravables, y las tarifas de los impuestos.”*

La ley, las ordenanzas y los acuerdos pueden permitir que las autoridades fijen la tarifa de las tasas y contribuciones que cobren a los contribuyentes, como recuperación de los costos de los servicios, que les presten o participen en los beneficios que les proporcionen; pero el sistema y el método para definir tales costos y beneficios y la forma de hacer su reparto, deben ser fijados por la ley, las ordenanzas o los acuerdos.

Las leyes, ordenanzas o acuerdos que regulen contribuciones en las que la base sea el resultado de hechos ocurridos durante un periodo determinado, no pueden aplicarse sino a partir del periodo que comience; después de iniciar la vigencia de la respectiva ley, ordenanza o acuerdo.

Siendo así el principio constitucional de la autonomía regional y local delimita el campo de acción de la ley. Por lo tanto, en todos los asuntos o materias respecto de los cuales la Constitución no habilita al legislador para dictar normas relativas a la destinación, manejo o inversión de los recursos de dichas entidades, estas gozan de plena libertad e independencia, a través de sus órganos competentes, juzgando su oportunidad o conveniencia y según lo demanden las necesidades públicas o sociales.

Con referencia a las normas de Valorización y sus principios constitucionales son recogidos por régimen tributario Municipal desde el artículo 234 al 244 y es así que en el caso específico de la liquidación de la contribución esta se recoge del Decreto legislativo 1333 de 1.986. Sus apartes dicen:

**Artículo 236** – Para liquidar la contribución de Valorización se tendrá como base impositiva el costo de la respectiva obra, dentro de los límites de beneficio que ella produzca a los inmuebles que han de ser gravados, entendiéndose como costo todas las inversiones que la obra requiera, adicionadas con un porcentaje prudencial para imprevistos, el principio constitucional de la autonomía regional y local delimita el campo de acción de la ley. Por lo tanto, en todos los asuntos o materias respecto de los cuales la constitución no habilita al legislador para dictar normas relativas a la destinación, manejo o inversión de los recursos de dichas entidades, estas gozan de plena libertad e independencia para adoptar las decisiones administrativas correspondientes, a través de sus órganos competentes, juzgando su oportunidad o conveniencia y según lo demanden las necesidades públicas o sociales. Hasta un 30% más, destinado a gastos de distribución y recaudación de las contribuciones.

Los Municipios teniendo en cuenta el costo total de obra, el beneficio que ella produzca y la capacidad de pago de los propietarios que han de ser gravados con las contribuciones podrán disponer, en determinados casos y por razones de equidad, que solo se distribuyan contribuciones por una parte o porcentaje de la obra.

**5.5.1 La Contribución De Valorización En El Ámbito Local.** El Municipio de Pasto aplica el sistema de Valorización desde los años ochentas y a la fecha está a cargo de la entidad encargada que es el Instituto de Valorización Municipal de Pasto INVAP y para ello cuenta con un estatuto, que está vigente, y que fue expedido mediante el acuerdo municipal 042 de Noviembre 2 de 1.996.

Puesto que el presente documento da a conocer la estructuración y aplicación del sistema en el proyecto Obra Por Tu Ciudad y específicamente lo correspondiente al manejo de administración para lo cual se autorizó que esta puede aplicar por una obra o un conjunto de obras.

Para el caso en cuestión fundamentalmente se debe tener en cuenta básicamente los siguientes artículos del estatuto de Valorización Municipal de Pasto.

**Artículo. 21- PRESUPUESTO DE OBRA-**. El presupuesto de las obras corresponde a las estimaciones económicas que se realizan sobre el posible valor de las obras, incrementado con anterioridad al monto en que se produzcan todas las inversiones en un 15% para imprevistos y hasta un 30% por concepto de administración del recaudo de las contribuciones.

**Artículo. 22- COSTO DE LA OBRA-**. Entiéndase por costo de la obra, plan o proyecto, el valor de todas las erogaciones directas e indirectas que ella demanda,

tales como estudios, diseños, indemnizaciones cuando a ello hubiere lugar, adquisición de predios, costos ambientales, interventora, reajustes, imprevistos y gastos financieros. Al costo de la obra se le adiciona has un 30% por costos de distribución, Administración y recaudo de las contribuciones.

**Artículo. 23- MONTO DISTRIBUIBLE-**. Lo constituye el costo total de la obra a ser distribuido entre los contribuyentes.

**5.5.2 El sistema de cofinanciación de contribuciones de valorización en el municipio de Pasto.** “Este modelo de producto de un trabajo de un comité especial conformado en el año 1.995 por el ejecutivo Municipal y el cual el Instituto de Valorización suscrito tuvo el honor de coordinar para finalmente originar la estructuración vial del Municipio y la forma de financiación del mismo con la imposición de la sobretasa al combustible que permitió desde ese año cofinanciar contribuciones de Valorización de obras viales. “Este comité estructuro, ideo y origino en el año 1.995 la cofinanciación de contribuciones de Valorización y mediante el acuerdo Municipal 013 de abril 11 de 1.995 y estableció en Pasto la sobretasa al precio del combustible automotor”<sup>12</sup>.

El acuerdo mencionado determino en su artículo 7º lo siguiente:

**ARTICULO SEPTIMO -.** El 9% de la sobretasa a la gasolina motor se distribuirá así: 7 puntos para obras contempladas en el plan vial. 1.5 puntos para obras de infraestructura vial a ejecutar a ser cofinanciadas por el sistema de Valorización en el sector urbano, para cuyo efecto el ejecutivo realizara las transferencias respectivas al INVAP.

Seguidamente reglamenta la cofinanciación así:

**ARTICULO OCTAVO -.** La cofinanciación que hace referencia el artículo 7º se discriminara de la siguiente manera:

- a) Estrato 1: Hasta un (70%) del valor de la obra.
- b) Estrato 2: Hasta el cincuenta por ciento (50%) del valor de la obra.
- c) Estrato 3: Hasta el treinta por ciento (30%) del valor de la obra.

**Parágrafo-** El instituto de Valorización Municipal, no podrá realizar el cobro a los beneficiarios en el porcentaje de cofinanciación.

---

<sup>12</sup> INSTITUTO DE VALORIZACIÓN MUNICIPAL (INVAP). Informe de gestión 2009.

El sistema de cofinanciación de contribuciones de Valorización con recursos de sobretasa al combustible se integro al Código Fiscal Del Municipio de Pasto y luego tuvo modificaciones hasta la que actualmente está vigente y que se determino en el acuerdo Municipal 005 de abril 4 de 2.003 el cual en su artículo séptimo dice:

**(Acuerdo 05-abril 4-2003) “ARTICULO SEPTIMO”-**. El 10% de los recursos provenientes de la sobretasa de la gasolina a motor extra y corriente, será destinado al Instituto de Valorización Municipal para realizar las obras contempladas en el citado plan operativo anual de inversiones por el sistema de Valorización. El saldo serán ingresos corrientes da libre destinacion.

**PARAGRAFO SEGUNDO:** Del 10% designado al Instituto de Valorización Municipal se cofinanciaran las obras de la siguiente manera:

**Estrato 1.** El setenta por ciento (70%) del valor de la obra.

**Estrato 2.** El sesenta y cinco por ciento (65%) del valor de la obra.

**Estrato 3.** El cincuenta por ciento (50%) del valor de la obra.

#### **5.5.2.1 Como se aplica la cofinanciación por el instituto de valorización.**

Desde el año 1.995 la cofinanciación se aplico al costo de obras que se cobraban por contribuciones de Valorización según lo establecido en el acuerdo respectivo.

Desde el año 1.998 se produjo el cambio en el manejo de la cofinanciación de obras con recursos de sobretasa al combustible puesto que se acogió el concepto de que el costo de obra incluía el costo de administración de tal manera que los recursos de sobretasa cubren la administración del INVAP.

Como resultado de esta aplicación se producen actos administrativos de imposición de gravámenes aprobados por Junta Directiva bajo esta nueva condición y concepción como es el caso de la resolución 083 del 25 de septiembre del año 2000 donde se reliquidó la administración a ser pagada con recursos de sobretasa al combustible desde el año 1.995 y se dispuso que estos sean tomados para gastos administrativos.

Basados en los hechos y las actuaciones administrativas resultantes desde el año 1.998, en el año 2.004 la Junta Directiva del INVAP acoge y aprueba en acta de junta del 29 de junio del 2.004 el concepto jurídico sobre el tema que en su parte pertinente establece que la cofinanciación incluye a la administración que cobra el INVAP al decir:

De igual forma en el párrafo segundo del artículo séptimo del acuerdo No 005 de 2003, por el cual se expiden algunas normas en materia de sobretasa, tampoco se contempla excepción alguna sobre la cofinanciación en las obras que ejecute Valorización, pues solamente se determina que el 10% de la sobretasa se destinara a cofinanciar obras en un porcentaje del valor de la obra según el estrato, valor (costo de la obra).Esta incluida la administración.

Por lo anterior para las liquidaciones posteriores se tuvo en cuenta esta aprobación de la Junta Directiva y como tal se liquidó las modelaciones y el riego de contribuciones aprobado por la Junta del INVAP el 29 de julio del año 2005 y correspondiente al conjunto de obras de los ejes oriental y occidental del proyecto OBRA POR TU CIUDAD.

## **5.6 COMO SE ESTRUCTURA Y LIQUIDA EL PROYECTO DE OBRAS VIALES OBRA POR TU CIUDAD SEGÚN EL ACUERDO MUNICIPAL QUE LO APROBÓ**

**Consideraciones previas.** El instituto de Valorización y la Administración Municipal de Pasto estructuran en el año 2004 un proyecto que se denominó OBRA POR TU CIUDAD y que consiste en el desarrollo del plan de Ordenamiento Territorial POT en el aspecto vial. El Concejo Municipal de Pasto aprueba el 25 de noviembre del año 2004 el acuerdo Municipal 023 por medio del cual se autoriza al Ejecutivo Municipal el desarrollo y ejecución de un plan de obras de interés público y social denominado Obra Por Tu Ciudad y establece claramente en el artículo cuarto que las obras se cobraran por el sistema de Valorización y en su párrafo determina que para el sistema de Valorización en obras viales se aplicara la cofinanciación aprobada en el acuerdo.

Este acuerdo tuvo modificaciones mediante el acuerdo 010 de mayo 25 del 2005 y 019 de julio 30 del mismo año.

Para definir el tema a conocer en el artículo cuarto del acuerdo dice lo siguiente:

**(Acuerdo 019 de julio 30 de 2005) ARTICULO CUARTO-** Las obras relacionadas en el presente acuerdo y que se cobran por el sistema de Valorización serán cofinanciadas con recursos de la sobretasa de la gasolina extra y corriente para los predios que reciben la siguiente clasificación, teniendo en cuenta la estratificación vigente.

Predios de Estrato 1: El noventa por ciento (90%) del monto distribuible

Predios de Estrato 2: El setenta y cinco por ciento (75%) del monto distribuible.

Predios de Estrato 3: El cincuenta y cinco por ciento (55%) del monto distribuible.



Predios de Estrato 4: El treinta y cinco por ciento (35%) del monto distribuible  
Predios de Estrato 5: El veinticinco por ciento (25%) del monto distribuible  
Predios comerciales: El veinticinco por ciento (25%) del monto distribuible  
Predios institucionales de educación formal: El veinticinco por ciento (25%) del monto distribuible.  
Predios instituciones hospitalarios: El veinte por ciento (20%) del monto distribuible.  
Lotes: Veinticinco por ciento (25%) del monto distribuible  
Seguidamente en el artículo octavo dice el acuerdo:

**ARTICULO. 8-** Sufija el monto distribuible a ser cobrado por el sistema de Valorización de las obras especificadas en el presente acuerdo por cada eje estructurante y según el artículo 5º del presente acuerdo incrementado en un 15% destinado a sufragar el costo de la administración del recaudo.

Siendo así la cofinanciación se destina al monto distribuible y para el efecto hay que remitirse al estatuto de Valorización reglado por el Concejo de Pasto mediante acuerdo Municipal siendo por esto el legislativo Municipal, el componente constitucional para establecer y reglamentar el sistema de Valorización.

**5.6.1 Como se liquida el monto distribuible con el acuerdo vigente para ejecutar las obras por el sistema de valorización.** Según el acuerdo Municipal 023 modificado por el 010 y 019 de julio 30 del año 2005 en su acuerdo 5º establece el valor estimado de las obras y determina el monto distribuible con un 15% de administración para cada eje estructurante así:

**Cuadro 7.** Montos estimados distribuibles corredor Occidental

<b>CONJUNTO DE OBRAS EJE ESTRUCTURANTE CORREDOR OCCIDENTAL</b>		<b>MONTOS ESTIMADOS DISTRIBUIBLES CON 15% ADMON</b>	
<b>OBRAS</b>	<b>COSTO ESTIMADO DE OBRAS</b>	<b>ADMON 15%</b>	<b>MONTO DISTRIBUIBLE</b>
Apertura construcción y mejoramiento calle 21 Cedenar Sector Morasurco entre carreras 36 y 43 B	819.545.000,14	122.931.750	942.476.750
Calle 12 - Salida Sur - Chapal	935.051.907	140.257.786	1.075.309.693
Apertura Calle 11 entre Cra. 26 y 28 Barrio San Felipe (Par Vial)	275.678.037,82	41.351.705,67	317.029.743,49
Apertura Calle 10 entre 22F y 23 Barrio Santiago (Par Vial)	280.346.738	42.052.010	322.398.748
Construcción de vías paralelas e infraestructura de servicios públicos en la Avenida Panamericana	10.171.792.977	1.525.768.946	11.697.561.923
Bachue - Agualongo - Caicedo, Jardín Mercedes, Quito López Granada	1.726.697.151,14	259.004.572,67	1.985.701.723,81
Pandiaco, Pinos del Norte, Panamericana	304.483.736,14	45.672.560,42	350.156.296,56
Apertura Villa San Rafael, Mariluz	18.853.000	2.827.950	21.680.950,00
Las Lunas Cl. 15 entre Cr. 9 y 10 y Cr. 10A y 11	478.419.091	71.762.863	550.181.954,00
Villa del Río Calle 12C. entre 8 y 9 acceso B. El Pilar a AV. Chile	277.209.775	41.581.466	318.791.241,00
Vía entre Cra 4, B. La Minga, B. Chambu	749.237.215,14	112.385.582,27	861.622.797,41
<b>TOTAL ESTIMADO DE OBRAS CORREDOR OCCIDENTAL</b>	<b>16.037.314.628,38</b>	<b>2.405.597.192</b>	<b>18.442.911.820</b>

**Cuadro 8.** Montos estimados distribuibles corredor Oriental

<b>CONJUNTO DE OBRAS EJE ESTRUCTURANTE CORREDOR ORIENTAL</b>		<b>MONTOS ESTIMADOS DISTRIBUIBLES CON 15% ADMON</b>	
<b>OBRAS</b>	<b>COSTO ESTIMADO DE OBRAS</b>	<b>ADMON 15%</b>	<b>MONTO DISTRIBUIBLE</b>
Santa Catalina La Estrella Salida al oriente	694.550.585,14	104.182.587,77	798.733.172,91
Vía Alkosto Barrio El Olivo Centenario Barrio Aquine	71.428.000	10.714.200,00	82.142.200,00
Aquine Bomberos Cra. 24 - EMAS	1.327.152.317	199.072.847,55	1.526.225.164,55
Vía San Albano Avenida Nueva Aranda (Cra. 28A)	3771.465.590,50	565.719.838,58	4.337.185.429,08
Vía Salida al Norte, Villa Colombia, Fray Ezequiel, Carlos Pizarro, Ancianato La Carolina	2.262.520.101,14	339.378.015,17	2.601.898.116,31
Riío Blanco Corazón de Jesús, La Foresta	1.481.389.816	222.208.472,40	1.703.598.288,40
Apertura Carrera 28 entre 20 y 20a	319.227.486	47.884.122,90	367.111.608,90
<b>TOTAL ESTIMADO DE OBRAS CORREDOR RIENTAL</b>	<b>9.927.733.895,78</b>	<b>1.489.160.084,37</b>	<b>11.416.893.980,15</b>

<b>COSTO DE MONTO DISTRIBUIBLE DE OBRAS CON EL 15% DE ADMINISTRACION</b>	<b>29.859.805.800</b>
--	-----------------------

Así el monto distribuible por cada eje estructurante y por la totalidad del proyecto es el siguiente:

Monto distribuible por el Eje occidental: **\$18.764.734.907**

Monto distribuible por el Eje oriental: **\$14.215.449.380**

Monto distribuible del proyecto: **\$32.980.184.287**

#### **5.7 COMO SE APLICA LA COFINANCIACIÓN CON SOBRETASA AL COMBUSTIBLE AL MONTO DISTRIBUIBLE DEL PROYECTO OBRA POR TU CIUDAD**

Con el acuerdo Municipal en vigencia según la modificación del 30 de julio del 2005 el INVAP determino el riego de contribuciones de Valorización y ese riego fue aprobado por la Junta Directiva del INVAP, por lo tanto se encuentra debidamente legalizado y aprobado el riego que en resumen de la modelación establece la siguiente liquidación por cada una de las liquidaciones prediales determinadas en el acuerdo Municipal.

Según el riego de contribuciones aprobado por la Junta la liquidación es la siguiente:

**CUADRO 9.** Riego proyecto Obra Por Tu Ciudad

<b>RIEGO OBRA POR TU CIUDAD TOTAL EJES</b>						
<b>Clasificación Predios</b>	<b>Total Predios</b>	<b>Costo de Obra Monto Distribuible</b>	<b>Participación en el costo de Obra</b>	<b>Cofinanciación</b>	<b>Participación en la Cofinanciación</b>	<b>Gravamen</b>
Estrato 1	8.013	2.254.116.740	7,55%	1.839.364.038	12,32%	414.752.702
Estrato 2	26.489	7.237.718.328	24,24%	5.541.979.956	37,12%	1.695.738.372
Estrato 3	19.229	6.936.134.289	23,23%	3.893.718.676	26,08%	3.042.415.613
Estrato 4	8.113	3.370.873.477	11,29%	1.203.350.174	8,06%	2.167.523.303
Estrato 5	2.469	1.531.509.439	5,13%	391.163.456	2,62%	1.140.345.983
Lotes	1.339	4.493.602.175	15,05%	1.146.616.543	7,68%	3.346.985.632
Comercio	4.414	2.645.280.196	8,86%	674.831.611	4,52%	1.970.448.585
Institucionales	56	435.654.567	1,46%	0	0,00%	435.654.567
Inst. Educativos	55	811.888.120	2,72%	209.018.641	1,40%	602.869.479
Inst. Hospitalarios	9	143.028.470	0,48%	29.859.806	0,20%	113.168.664
<b>Totales</b>	<b>70.186</b>	<b>29.859.805.800</b>	<b>100,00%</b>	<b>14.929.902.900</b>	<b>100,00%</b>	<b>14.929.902.900</b>

Esto indica que de cada ítem de la composición del monto distribuible se debe tener en cuenta el 75% de costo de obras y 15% de administración. Por lo tanto la sobretasa cubre con cofinanciación un aparte de la administración que le corresponde al INVAP en la ejecución del proyecto Obra Por Tu Ciudad así:

La fuente de recursos del monto distribuible discriminado cada uno de sus componentes es la siguiente:

**Cuadro 10.** Recursos que componen el costo de obras

<b>FUENTE DE RECURSOS QUE COMPONEN EL COSTO DE OBRAS</b>				
<b>Total Costo Obras</b>	<b>% Cofinanciación con Sobretasa</b>	<b>COFINANCIACIÓN</b>	<b>% Que cubren los Gravámenes</b>	<b>GRAVAMENES</b>
29.859.805.800	50%	14.929.902.900	50%	14.929.902.900

**Cuadro 11.** Recursos que componen la administración

<b>FUENTE DE RECURSOS QUE COMPONEN LA ADMINISTRACION DEL PROYECTO</b>				
<b>Total Administración (15% del monto distribuible)</b>	<b>% Cofinanciación con Sobretasa</b>	<b>PAGO DE ADMON CON RECURSOS DE SOBRETASA</b>	<b>% Que cubren los Gravámenes</b>	<b>PAGO DE ADMON CON GRAVAMENES</b>
4.478.970.870	50%	2.239.485.435	50%	2.239.485.435

De lo anterior se concluye que la cofinanciación con sobretasa a la gasolina extra y corriente, de acuerdo a lo establecido por el Concejo Municipal y lo decidido y autorizado por la Junta Directiva del INVAP, cubre tanto el costo estimado de obras como la administración del proyecto.

Teniendo en cuenta las obras ejecutadas del proyecto obra Por Tu Ciudad y el sistema de riego que maneja el INVAP se presenta a continuación el análisis de la liquidación del costo de administración del proyecto Obra Por Tu Ciudad a 31 de Diciembre de 2009.

## 5.8 RECAUDO DEL PROYECTO OBRA POR TU CIUDAD – CORTE A SEPTIEMBRE DE 2009

**Cuadro 12.** Cuentas por cobrar gravamen

Cuentas por Cobrar		
Valor Total del Riego	Saldo de Capital	Porcentaje por recaudar
14.929.902.900	6.987.194.557	66%
Valor Total del Riego eje Oriental	Saldo de Capital eje oriental	Porcentaje por recaudar
5.971.961.160	3.941.494.366	66%
Valor Total del Riego eje Occidental	Saldo de Capital eje Occidental	Porcentaje por recaudar
8.957.941.740	3.045.700.192	34%

FUENTE: Esta Investigación

**Cuadro 13.** Total recaudo sin incluir descuentos

TOTAL RECAUDO SIN INCLUIR DESCUENTOS		
Valor Total del Riego	Capital Total Recaudado	Porcentaje recaudado
14.929.902.900	9.807.751.813	72,51%
Valor Total del Riego eje Oriental	Capital Total Recaudado eje Oriental	Porcentaje recaudado
5.971.961.160	3.714.559.842	62,20%
Valor Total del Riego eje Occidental	Capital Total Recaudado eje Occidental	Porcentaje recaudado
8.957.941.740	6.093.191.972	68,02%

### ANALISIS:

Teniendo en cuenta que el valor total del riego tiene un valor de \$14.929.902.900, distribuido entre el eje oriental y occidental en \$5.971.961.160 y \$8.957.941.740 respectivamente, en cuyos valores corresponde un saldo total por recaudar de \$5.122.151.087 pesos de los cuales \$3.941.494.366 pertenecen al eje Oriental, representando el 70% y \$3.045.700.192 pertenecen al eje occidental, representando el 32% por recaudar. Entre tanto, el valor total recaudado sin incluir descuentos asciende a la suma de \$9.807.751.813; distribuidos para el eje oriental en \$3.714.559.842 pesos representando el 62.20% y \$6.093.191.972 corresponde al eje Occidental, representando el 68.02% del valor recaudado.

#### Cuadro 14. Costo de administración

COSTO DE ADMINISTRACION					
VALOR INVERTIDO O.P.T.C	ADMINISTRACION 10%	SOBRETASA 75%	CONTRIBUCION 25%	EJECUTAD O	SALDO POR EJECUTAR
25.251.622.568	2.525.162.257	1.893.871.692		561.428.176	1.332.528.123
25.251.622.568	2.525.162.257		631.290.564	631.290.564	0

FUENTE: Área de contabilidad (INVAP)

#### ANALISIS:

De conformidad con el acta de liquidación parcial de administración del proyecto Obra Por Tu Ciudad, que ejecuta el INVAP por el sistema de valorización se manifiesta lo siguiente:

El valor invertido según información del contador es de 25.251.622.568, de los cuales el 10% se ha utilizado para el costo de administración, es decir, la suma de \$2.525.162.257, para los cuales están distribuidos por concepto de Sobretasa el 75%, o sea el valor de \$1.893.871.692 suma que a la fecha se ha trasladado \$561.428.176, equivalente al 29.64% del valor del ingreso de Sobretasa, quedando pendiente por ejecutar el 70.36% por dicho concepto, es decir, la suma de 1.332.443.516 pesos; la distribución por concepto de contribución corresponde al 25%, o sea el valor de (\$631.290.564), suma que a la fecha se ha trasladado en un 100%, es decir, se ha ejecutado todo el valor (\$631.290.564). En consecuencia, al instituto le queda un saldo pendiente por ejecutar de la sobretasa, por valor de 1.332.528.123 pesos el cual será ejecutado antes de terminado el año 2009.

Dado lo anterior se procede a realizar la siguiente distribución del gasto de administración para el 2010, con el fin de obtener mejores resultados en la ejecución presupuestal.



### Cuadro 15. Asignación de salarios

SUBDIRECCION ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA  
ASIGNACIONES CIVILES 2010

No.	NOMBRE DEL CARGO	SUELDO 2009	Incremento 10%	Salario Incrementado 2010	Subsidio de Transporte	Auxilio de Alimentación	TOTAL SALARIO MENSUAL	BONIFICACION	PRIMA DE SERVICIOS	PRIMA VACACIONES	PRIMA NAVIDAD	CESANTIAS	GRAN TOTAL
1	DIRECTOR	3.937.177	10,0	4.330.895			4.330.895	1.515.813	4.457.212	2.951.926	5.074.641	5.497.527	71.467.856
1	SUBDIRECTOR ADMINISTRATIVO	2.632.011	10,0	2.895.212			2.895.212	1.013.324	2.979.656	1.973.369	3.392.408	3.675.108	47.776.410
1	SUBDIRECTOR DE FACTORIZA	2.632.011	10,0	2.895.212			2.895.212	1.013.324	2.979.656	1.973.369	3.392.408	3.675.108	47.776.410
1	SUBDIRECTOR TECNICO	2.632.011	10,0	2.895.212			2.895.212	1.013.324	2.979.656	1.973.369	3.392.408	3.675.108	47.776.410
1	ASESOR JURIDICO	2.203.110	10,0	2.423.421			2.423.421	848.197	2.494.104	1.651.797	2.839.596	3.076.229	39.990.975
1	ASESOR CONTROL INTERNO	2.203.110	10,0	2.423.421			2.423.421	848.197	2.494.104	1.651.797	2.839.596	3.076.229	39.990.975
1	TESORERO GENERAL	1.918.154	10,0	2.109.969			2.109.969	738.489	2.171.510	1.438.149	2.472.315	2.678.341	34.818.438
1	AUXILIAR ADMINISTRATIVO	1.101.735	10,0	1.211.909		43.000	1.254.909	605.954	1.262.405	863.945	1.482.600	1.606.151	20.879.957
1	AUXILIAR ADMINISTRATIVO	1.101.735	10,0	1.211.909		43.000	1.254.909	605.954	1.262.405	863.945	1.482.600	1.606.151	20.879.957
1	AUXILIAR ADMINISTRATIVO	1.101.735	10,0	1.211.909		43.000	1.254.909	605.954	1.262.405	863.945	1.482.600	1.606.151	20.879.957
1	AUXILIAR ADMINISTRATIVO	1.101.735	10,0	1.211.909		43.000	1.254.909	605.954	1.262.405	863.945	1.482.600	1.606.151	20.879.957
1	AUXILIAR ADMINISTRATIVO	1.101.735	10,0	1.211.909		43.000	1.254.909	605.954	1.262.405	863.945	1.482.600	1.606.151	20.879.957
1	SECRETARIA	841.761	10,0	925.937	65.000	43.000	1.033.937	462.969	964.518	697.655	1.211.032	1.311.952	17.055.370
1	SECRETARIA	841.761	10,0	925.937	65.000	43.000	1.033.937	462.969	964.518	697.655	1.211.032	1.311.952	17.055.370
1	SECRETARIA	841.761	10,0	925.937	65.000	43.000	1.033.937	462.969	964.518	697.655	1.211.032	1.311.952	17.055.370
1	INSPECTOR	841.761	10,0	925.937	65.000	43.000	1.033.937	462.969	964.518	697.655	1.211.032	1.311.952	17.055.370
1	AYUDANTE	697.913	10,0	767.704	65.000	43.000	875.704	383.852	799.692	587.661	1.023.305	1.108.580	14.411.542
1	AYUDANTE	697.913	10,0	767.704	65.000	43.000	875.704	383.852	799.692	587.661	1.023.305	1.108.580	14.411.542
<b>19</b>	<b>TOTALES</b>	<b>29.530.864</b>		<b>32.483.950</b>	<b>390.000</b>	<b>516.000</b>	<b>33.389.950</b>	<b>13.245.974</b>	<b>33.587.782</b>	<b>22.763.385</b>	<b>39.189.712</b>	<b>42.455.521</b>	<b>551.921.779</b>

FUENTE: Instituto de Valorización Municipal. Informe de gestión

Esto permite entonces tener un aproximado de los ingresos que el Instituto debe recibir por concepto de sobretasa en el 2010 los cuales ascienden a \$6.623.061.348.

Por su parte según las entrevistas realizadas a los propietarios de los distintos establecimientos comerciales en las zonas en donde se realizaron las diferentes obras, estos manifestaron que sin lugar a dudas la afluencia de sus clientes mejoró en casi un 30% dada las mejores condiciones de las vías de acceso lo que generó directamente un incremento de sus ingresos, mas sin embargo para algunos la relación costo beneficio no es tan gratificante ya que según ellos los pagos del aporte de Valorización son demasiado altos y los ingresos no han mejorado sustancialmente además no existen formas de pago que les permitan pagar a tiempo y un monto considerable y acorde con sus ingresos.

Mas sin embargo es de tener en cuenta que 15 de los 20 entrevistados, es decir, el 75% se mostraron conformes con las obras y manifestaron efectos positivos de estas en sus economías.

## **6. ASPECTOS SOCIALES MÁS SOBRESALIENTES GENERADOS POR EL PROYECTO OBRA POR TU CIUDAD EJECUTADO POR EL INSTITUTO DE VALORIZACIÓN DE PASTO ENTRE DICIEMBRE DE 2004 Y SEPTIEMBRE DE 2009.**

La construcción de obras públicas en Pasto se ha convertido en el factor predominante de la economía local. El auge de esta actividad ha generado un espectacular crecimiento físico, para el cual la ciudad, las autoridades y sus habitantes no estaban preparados. Según cifras estadísticas de INVI Pasto, en los últimos diez años se construyeron 14.559 viviendas que requirieron la construcción de vías y andenes lo que representan el 35 por ciento de lo que es hoy en día la capital nariñense.

El sistema eléctrico, el suministro de agua potable, el transporte público, el aseo urbano, la salud, la educación, el sistema vial, las plazas de mercado y otros servicios públicos crecieron en igual proporción.

La alta demanda por espacios urbanizables generó una sobrevaloración de la tierra, lo que inmovilizó en el área urbana cerca de 300 hectáreas, esas sí equipadas con capacidad para albergar a una población cercana a las 30.000 personas.

Estos terrenos están en manos de viejos propietarios que, amparados en la ambigüedad de la legislación colombiana, los mantienen en lo que se llama lotes de engorde, con fines aparentemente especulativos por lo que el proceso de valorización se hizo mucho más necesario.

Lo anterior ha dado como resultado una constante búsqueda de espacios urbanos, especialmente en el área central, apta para el comercio y demás servicios comunitarios como bancos y restaurantes, donde se ven caer monumentos arquitectónicos para darle paso a grandes moles de cemento. No obstante, la ejecución de obras públicas ha sido uno de los principales motores de la economía pastusa. Llegando, incluso, a jalonar procesos de migración y canalizar cuantiosos recursos económicos para generar empleo, así sea éste temporal dado el mejoramiento de sus vías y la transformación de la avenida panamericana ya que esto generó una mayor accesibilidad y movilidad a la ciudad.

**Imagen 1. Avenida panamericana Sector (vipri) ANTES**



**Imagen 2. Avenida panamericana Sector (vipri) DESPUES**



FUENTE: Fotos Subdirección Técnica (INVAP)

De acuerdo con cifras estadísticas de la seccional de la Cámara Colombiana de la Construcción (Camacol), en Pasto, la actividad constructora demanda por cada obra alrededor de 60 empleos directos y 30 indirectos. Por tanto otro impacto social que genero el proyecto Obra por Tu Ciudad fue la creación de más 1000 empleos directos y 300 indirectos.

## **6.1 EL ESPACIO PÚBLICO Y LOS VENDEDORES AMBULANTES.**

Uno de los problemas de la ciudad de Pasto ha sido la presencia de vendedores estacionarios y ambulantes cuya presencia en el centro de la ciudad provocaron una reacción de rechazo por parte del gobierno local, cuya preocupación por recuperar el espacio público físico de la calle 19, logra resinificar acciones colectivas de encuentro, disfrute o apropiación ciudadana.

En los últimos años muchas ciudades de Colombia han visto proliferar el uso intensivo de los espacios públicos especialmente los sectores céntricos por parte de todo tipo de vendedores ambulantes y estacionarios que se arrojan a las calles para buscar el sustento propio y de sus familias, y así sobrevivir a los embates de la pobreza, la miseria y la falta de oportunidades.

Esta situación fue permisiva por los gobiernos locales hasta la creación e implementación del proyecto Obra Por Tu Ciudad pues hasta esos momentos el número de vendedores en la calle era significativo, a raíz del incremento del desempleo en el país y la agudización del conflicto armado en las zonas rurales lo cual ocasionó un fenómeno en masa de desplazamiento forzado hacia las ciudades capitales de departamento la población en las ciudades creció intempestivamente y con ella las necesidades básicas y problemas de familias recién llegada. Ante la desatención del gobierno en todos sus niveles, muchas familias se vieron obligadas a buscar en las calles los recursos de subsistencia a través de la venta de toda clase de productos en lo que se llama la economía informal.

Los centros de las ciudades se fueron llenando de vendedores estacionarios y ambulantes que obstaculizaban la circulación con un comercio a pequeña escala. Por su lado, el comercio organizado y legalizado que históricamente logró adquirir un local en el centro de la ciudad y ubicarse estratégicamente en la ciudad, observa con desdén a los vendedores ambulantes quienes con bajos precios y con una promoción directa y personalizada en la calle, compiten en el mercado contactado a sus clientes en las esquinas y andenes.

Frente a esta economía informal, los propietarios de grandes negocios y almacenes comenzaron a presionar a los gobiernos locales para que implementara medidas que controlaran el crecimiento caótico de este mercado.

En Pasto las calles 17, 18 y 19 del centro de la ciudad fueron las preferidas para el comercio informal, y en el año 2002 la administración municipal como reflejo de acciones institucionales en otras ciudades colombianas puso en escena políticas represivas de recuperación de espacios públicos ocupados por vendedores ambulantes y estacionarios.

Los conflictos de orden público en el centro de la ciudad se volvieron continuos, así como las protestas y las demandas por el derecho al trabajo. La alcaldía de Pasto encargo al economista Nelson Leyton Portilla quien en esos momentos lideraba las negociaciones de reubicación con vendedores de la plaza de mercado del barrio Obrero para que asumiera la responsabilidad de hacerle frente al problema de los vendedores ambulantes, fue entonces cuando el Concejo Municipal incluyó el tema en sus agendas de debate y aprueba la construcción de un Centro de Ventas Populares donde serían reubicados un primer grupo de vendedores ambulantes.

Según la entrevista realizada al Doctor Carlos Achicanoy actual Director de la Oficina de Espacio Público de Pasto este manifiesta que: “el espacio público urbano es el lugar de todos los pastusos y pastusas y por lo tanto su uso no debe convertirse en propiedad privada por parte de unos cuantos que lo usufructúan permanentemente para beneficio propio”, esta idea genérica y teórica sobre el

concepto de espacio público deja por fuera las condiciones socioculturales que son propios de un espacio público.

Es notable en sus apreciaciones una visión tecnocrática e institucional de pensar los espacios públicos. Frente al proceso de los vendedores ambulantes manifiesta: “el proceso de ocupación y reubicación de vendedores del centro de la ciudad tubo dos propósitos: por un lado recuperar las calles y espacios públicos para el disfrute y circulación de las personas; y por otro lado, la de resolver el problema de subsistencia un gran número de familias que viven de las ventas ambulantes a través de la organización, capacitación de los vendedores, y la construcción de locales para que puedan continuar y mejorar sus actividades comerciales”

Al referirse al proceso de conversaciones y negociaciones con los vendedores expresa que la complejidad del problema radicaba en la dispersión y cantidad de personas que hacían parte del mercado informal, y frente a lo cual la administración no estaba en capacidad de resolver.

Lo más difícil de este proceso fue convencer a los vendedores que era necesario dejar las calles del centro y ubicarse en el nuevo centro comercial que se construiría para ellos. Los vendedores temían que sus ventas disminuyeran y que el nuevo centro comercial sería un lugar donde no acudirían a comprarles, este temor estaba infundado por la experiencia del Centro Comercial Valle de Atriz y el Nuevo Centro Comercial Bomboná, que durante muchos meses no logró el impacto comercial esperado.

A la fecha, la alcaldía ha construido en el centro de la ciudad y entregado dos Centros de Ventas Populares a los vendedores ambulantes, y en la actualidad se termino un tercer Centro para los vendedores que ocupaban lo que es la Plaza del Carnaval.

Por tanto según el Doctor Carlos Achicanoy; sin duda alguna, la incorporación del proyecto obra por tu ciudad al proceso de reubicación fue fundamental para la recuperación del espacio público y para mejorar la calidad de vida de los vendedores ambulantes, que ahora cuentan con un centro mucho mas seguro al cual la población está dispuesta a frecuentar permanentemente dadas las nuevas condiciones de seguridad que se pueden brindar gracias a la construcción de la plaza del carnaval y las demás obras realizadas por el Instituto de Valorización municipal puesto que esto permitió ubicar en esta zona de tolerancia un caí policial que ha mejorado en cierta medida la seguridad de los pastusos.

## 6.2 TRÁNSITO Y TRANSPORTE

Los datos que manejan hoy los expertos, señalan que en Pasto hay cerca de diecisiete mil vehículos privados que transportan sólo el 10% de la gente y ocupan el 80% de las vías, mientras que hay doce mil vehículos públicos, entre taxis y buses, que transportan el 90% de las personas y sólo disponen del 20% de las vías; este es uno de los factores que deben tenerse en cuenta para un futuro plan vial de la ciudad.

En el centro de la ciudad de Pasto funcionan establecimientos de educación superior e instituciones de educación básica primaria y básica secundaria, donde se educan 10.000 estudiantes que se desplazan todos los días desde la periferia y que contribuyen a aumentar el caos que produce la movilización de los 21.125 empleados que allí laboran.

Por su parte el proyecto redujo en un 50% la movilidad en el centro de la ciudad gracias a la apertura de nuevas vías, mas sin embargo el parque automotor sigue creciendo indiscutiblemente por lo que se precisa de nuevos planes en infraestructura vial y de movilidad.

Por otra parte Cifras estadísticas de la Policía Nacional de Pasto confirman que desde el año 2004 y hasta la fecha violencia en Pasto a disminuido de tal forma que no sobrepasa el promedio nacional, menos que se acerque a las tasas que presentan Barranquilla, Medellín, Cali, Pereira, ni siquiera la de Popayán. Sin embargo, el problema de inseguridad ciudadana se está convirtiendo en un tema recurrente en la percepción de la opinión pública.

El impacto de la violencia ha traído consigo cambios en todos los aspectos de la vida social y conduciendo a un claro aumento de la calidad de vida de la población, así como a un mejoramiento de las condiciones de formación de la ciudadanía.

Las apreciaciones son del Observatorio del Delito el cual se ha comprometido a mantener informada a la ciudadanía de todo cuanto ocurre semanalmente en la ciudad. Hasta el 14 de febrero último, en Pasto se habían presentado 5 homicidios menos que el año pasado (reducción del 42 %). De siete homicidios, la mayor fueron con arma de fuego en el contexto de violencia interpersonal; un caso fue por ajuste de cuentas; otro por delincuencia común, y dos que no se ha podido establecer su contexto. En relación con el año pasado tenemos un caso más por muerte en accidente de tránsito. Entre las víctimas fatales figuran tres conductores de vehículo automotor, tres conductores de motocicleta, un peatón y un ciclista pero ninguna de estas han tenido relación alguna con el estado de las vías.

## **7. ESTRATEGIAS PARA UNA IMPLEMENTACIÓN MÁS EFECTIVA DEL PROYECTO OBRA POR TU CIUDAD E INCREMENTO DE SUS BENEFICIOS**

Dado el diagnóstico Económico anterior y el análisis de los efectos sociales causados a raíz de la ejecución del proyecto Obra Por Tu Ciudad es notable que los problemas parten del modo como la comunidad asimila la relación costo beneficio de las obras y como el Instituto de Valorización Municipal responde a las necesidades de la comunidad, según esto se puede plantear una estrategia de introducción a la comunidad, es decir, donde se tenga un mayor acercamiento y una mejor interacción entre el instituto y la población involucrada en cada obra ejecutada esto con el fin de dar solución a los problemas encontrados e incrementar los beneficios de las obras que de ahora en adelante se ejecuten por medio del instituto de Valorización Municipal de Pasto.

### **7.1 ESTRATEGIA DE PARTICIPACIÓN**

Le presente estrategia expone un análisis y propone un sistema de evaluación y monitoreo para valorar los efectos desarrollados en los proyectos de obras públicas que ejecute el Instituto de Valorización Municipal e incluso de los efectos que genero el proyecto obra Por Tu Ciudad, al cual tan solo le quedan tres obras por terminar de las 18 establecidas en el convenio.

La estrategia está compuesta por:

- a)** Un análisis de las estrategias participativas e instrumentos desarrollados actualmente por el Instituto de Valorización Municipal en el proyecto antes mencionado.
- b)** Un set de indicadores para medir y determinar el uso efectivo, y sustentabilidad de la estrategia.
- c)** Una metodología de evaluación y monitoreo para los proyectos.

Las estrategias participativas realizadas por el Instituto, tuvieron como punto de desarrollo algunas de las técnicas e instrumentos de participación ciudadana como lo son los concejos comunales realizados por el Doctor Carlos Andrés Melo, director del Instituto, en donde el tema principal es únicamente la forma como se llevara a cabo la ejecución de la obra.



Al dar inicio a la Estrategia de participación se tendrán en cuenta tres áreas de interés:

1. Estrategia de introducción
2. Estrategia de capacitación
3. Estrategia de mantenimiento

### **7.1.1 Estrategia de introducción**

Formalmente se plantea como una estrategia de introducción para lograr establecer los primeros vínculos para lograr una participación comunitaria real el siguiente esquema:

- a. Contacto inicial y motivación de la comunidad cercana a las obras
- b. Diagnóstico sobre necesidades expresadas por la comunidad y estudios de sondeo
- c. Organización comunitaria
- d. Creación de una infraestructura organizacional
- e. Capacitación y entrenamiento a beneficiarios y comités
- f. Ejecución y monitoreo

Debe aclararse que en estos proceso la definición preliminar de estrategia debe hacerse bajo el entendido de que las mismas son totalmente flexibles, ya que el trabajo comunal conlleva una dinámica casi impredecible que no permite el trabajo bajo "recetas" o planteamientos completamente rígidos.

Cada uno de los pasos involucra una serie de actividades específicas para involucrar en la medida de lo posible a la comunidad.

#### **A. Contacto inicial y motivación a la comunidad**

Esta actividad radica en la elaboración de entrevistas con los líderes formales e informales con el propósito de definir la existencia de grupos de mando en las comunidades. Una vez detectados los líderes se procede mediante reuniones informales a explicarles el proyecto de obra y sus objetivos. Una vez que el proyecto fuera aceptado ellos se encargaran de llamar a reunión con la comunidad.

Esta primera reunión al igual que las que siguen, deben tener como objetivo que la gente conozca el proyecto y sus alcances, así como la responsabilidad que tiene de participar en el desarrollo del mismo.

Las técnicas e instrumentos empleados deben ser: reuniones con carteles explicativos con dibujos sobre la obra, los objetivos del proyecto y el por qué es necesaria su partición.

### **B. Diagnóstico de necesidades y estudios de sondeo.**

Se ejecutaran dos tipos de diagnóstico. Uno de carácter tradicional el cual consiste en pasar un cuestionario para conocer y determinar el estado socio-cultural de las comunidades así como las condiciones técnicas del lugar.

Muchos de los datos obtenidos pueden a la vez ser reforzados y ampliados mediante la ejecución de talleres tanto con niños, jóvenes, hombres y mujeres, mediante la técnica de dibujar los problemas principales que tengan en su comunidad, discusiones en grupo y determinando en conjunto cuáles son los problemas más importantes de la comunidad.

Luego se procede a delimitar cuáles son algunas posibles soluciones a los problemas expuestos y cómo ellos y el equipo de trabajo podrían enfrentar algunos de los problemas.

### **C. Organización comunitaria**

Como resultado de lo anterior, se elaboraran planes de trabajo donde se delimitarán las prioridades y necesidades, administración y organización, intentos para resolver problemas, posibilidades y limitaciones.

### **D. Creación de una infraestructura organizacional**

Una vez delimitados los planes de trabajo, se procede en una reunión a elegir por consenso de la comunidad a un comité de obra para que sea la contraparte co-ejecutora de los proyectos de obra.

### **E. Capacitación a comités y beneficiarios**

A los beneficiarios se les debe capacitar principalmente en los temas que tengan que ver con las funciones de Valorización y los beneficios que genera cada obra para sus predios y propiedades, así como en reparación, cuidado y mantenimiento de las obras.

## 8. CONCLUSIONES

Dentro de los procesos de planeación y ejecución de las obras publicas es de vital importancia manejar las incidencias sociales y económicas sobre la comunidad manejando programas de sensibilización más eficientes y eficaces, puesto que es ella la beneficiada directa o indirectamente del servicio que brinde la obra.

Dadas las observaciones registradas en las encuestas, se pudo apreciar que los mecanismos de sensibilización y de interacción entre los comerciantes no se produjeron desde un principio en todo el desarrollo de la obra. Esta afirmación se fundamenta sobre el hecho de contar con un área aferente a la avenida Panamericana, puesto que se encontró precisamente sobre la avenida una percepción un poco mejor sobre la obra, donde según los comerciantes, se efectuaban reuniones y charlas en torno.

La implementación de espacios urbanísticos como métodos de interacción en el sector de estudio como lo fue el Parque Mijitayo, ha sido un factor positivo en la obtención de una mejor accesibilidad a los corredores.

El impacto económico en cuanto a la valorización predial no ha adquirido el impulso deseado sobre los residentes ni los comerciantes del sector.

De acuerdo a los estudios realizados, en especial el estudio social el proyecto a generado efectos positivos en la sociedad, sin embargo, un aspecto que cohibe la aceptación total del proyecto Obra Por Tu Ciudad es el aspecto Económico, el cual debe ser analizado de una manera cualitativa más profunda en cuanto a los efectos y cambios.

El servicio que desarrolla el Instituto de Valorización es de suma importancia para el desarrollo y la evolución de la movilidad en la Ciudad de Pasto, por lo cual se espera que las personas acepten los proyectos de obras y los gravámenes establecidos por el sistema de Valorización.

El proyecto contribuye a la generación de empleo y se constituye en un proyecto demostrativo para el desarrollo de nuevas iniciativas en la región por parte del ente gubernamental del municipio.

La inversión del proyecto es recuperable por medio del sistema de Valorización lo que hace posible la ejecución de nuevas obras en la ciudad, sin embargo, existen rezagos en el cobro del impuesto de valorización dada la imposibilidad de algunos ciudadanos para pagar el gravamen.

## 9. RECOMENDACIONES

A lo largo de esta investigación surgieron ciertos aspectos que merecen ser replanteados a futuro, teniendo en cuenta el alcance previsto con este y con otros proyectos relacionados con el tema.

En primer lugar se hace de vital importancia brindarle una mejor estructura a la encuesta como herramienta de trabajo, puesto que sobre ella recae todo el análisis de resultados sobre esta investigación. Esto se fundamenta sobre el hecho de generar los mecanismos para que el encuestador pueda cumplir con su función y de esa manera no haya distorsión entre la intención de la pregunta y la respuesta del encuestado. Para ello sería de gran ayuda que en los futuros proyectos relacionados con el tema, los investigadores analicen las observaciones consignadas en las encuestas aplicadas en la presente investigación.

De otra parte y en vista de las dificultades presentadas al momento de aplicar la encuesta a la comunidad se recomienda disminuir la cantidad de preguntas con el fin de optimizar recursos y hacer más eficaz y eficiente este instrumento. Para ello se sugiere recurrir a las personas con el conocimiento adecuado sobre el tema, tales como sociólogos o estadistas, de manera que se pueda validar la encuesta en una forma más efectiva y se pueda articular con propósitos ingenieriles que pretenden este y los demás proyectos relacionados con el tema.

Adicionalmente y teniendo en cuenta que este proyecto hace parte del área administrativa pero no posee una línea investigativa, se sugiere que para futuros proyectos se afiance el tema brindándole dinamismo a este mediante el acompañamiento de facultades como la de ingeniería civil de alguna universidades de la Ciudad, ya que el Economista no posee conocimientos plenos sobre urbanismo y obras Civiles que otros profesionales pudieran brindarle.

Lo anterior se puede fundamentar en la medida en que la legislación de leyes que rigen el ordenamiento territorial y el urbanismo podría posibilitar en gran manera el análisis socioeconómico a un determinado sector, y es allí cuando personas instruidas sobre el tema le brindarían una ayuda importante a lo que propende el Economista.

Finalmente se sugiere que en próximos proyectos relacionados con el tema se manejen las variables socioeconómicas dentro de los parámetros del principio DOFA. Esta afirmación la sustento sobre el hecho de reconocer que las matrices diagnostican en una forma ágil la situación del sector de estudio, pero se quedan cortas al determinar las DEBILIDADES, OPORTUNIDADES, FORTALEZAS y AMENAZAS que se presenten en torno a una obra civil hablando en términos socioeconómicos.

## **BIBLIOGRAFÍA**

- SARMIENTO PALACIO, Eduardo. Los nuevos desafíos del desarrollo. Bogota: Tercer mundo. 1989
- Enciclopedia Microsoft Encarta 2007.
- MINA ROSERO, Lucia. Estratificación socioeconómica como instrumento de focalización. ECONOMIA Y DESARROLLO, Volumen 3 Numero 1 Marzo 2004
- QUERUBIN, Maria Eugenia. Presentación. Serie DIL N° 1. Desarrollo Integral Local. Una propuesta de la fundación Social como nuevo paradigma de cambio.
- QUINTERO MARIN, Rodrigo. Serie DIL N° 1. Desarrollo Integral Local. Una propuesta de la fundación social como nuevo paradigma de cambio.
- GOBERNACIÓN DE NARIÑO. Plan de Desarrollo Departamental. 008 – 2011. San Juan de Pasto, junio de 2.008. PP. 100 – 101.

## NETGRAFÍA

Disponible en:

- <http://www.sachsen-anhalt.de/LPSA/index.php?id=23563>
- RAMOS, Marco Tulio. Espacio Economía y cultura. Disponible en la página de Internet: [www.lablaa.org/blaavirtual/geografia/pasto/parte1](http://www.lablaa.org/blaavirtual/geografia/pasto/parte1).
- RAWLS, Jonh disponible en: <http://www.sachsen-anhalt.de/LPSA/index.php?id>.
- CEPAL. Desarrollo Productivo en Economías Abiertas. En: <http://eco.mdp.edu.ar>. Acceso febrero.
- ROSAS VEGA, Javier. Infraestructura y Desarrollo. Disponible en: [www.Portafolio.com](http://www.Portafolio.com). Martes 17 de febrero de 2009.

# ANEXOS

**ANEXO A**

**FORMATO DE ENTREVISTA**

**INSTITUTO DE VALORIZACIÓN MUNICIPAL DE PASTO  
SUBDIRECCION ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA  
PASANTIA Nº 1 DE LA UNIVERSIDAD DE NARIÑO  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
PROGRAMA DE ECONOMIA**

**OBJETIVO:** Obtener información de los habitantes de las zonas donde se ejecutaron las obras del proyecto Obra Por Tu Ciudad, con el fin de tener un diagnostico social y económico del proyecto.

Nombre: \_\_\_\_\_  
Barrio: \_\_\_\_\_  
Obra: \_\_\_\_\_

1. ¿Está usted familiarizado(a) con el proyecto Obra Por Tu Ciudad?

Si\_\_\_ No\_\_\_

Porque:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

2. ¿Cree usted que el proyecto OPTC ha mejorado en alguna forma su nivel o calidad de vida?

Si\_\_\_ No\_\_\_

Porque:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

3. ¿Está usted conforme con el monto a pagar al instituto de valorización por concepto de la obra ejecutada en su barrio o localidad? Si\_\_\_ No\_\_\_

Porque:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_



4. ¿Cómo afecta este pago a sus ingresos o consumo?

---

---

---

5. Que sugerencias le puede hacer al instituto de valorización municipal con respecto al cobro del gravamen.

---

---

---

## ANEXO B

### FORMATO DE ENCUESTA

**INSTITUTO DE VALORIZACIÓN MUNICIPAL DE PASTO  
SUBDIRECCION ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA  
PASANTIA Nº 1 DE LA UNIVERSIDAD DE NARIÑO  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
PROGRAMA DE ECONOMIA**

**OBJETIVO:** Obtener información de los habitantes de las zonas donde se ejecutaron las obras del proyecto Obra Por Tu Ciudad, con el fin de tener un diagnóstico social y económico del proyecto.

**TIPO DE POBLACION:** Comerciante\_\_\_\_ Residente\_\_\_\_ Flotante\_\_\_\_

Barrio: \_\_\_\_\_

Obra: \_\_\_\_\_

1. Conoció usted el proyecto a desarrollar? Si\_\_\_ NO\_\_\_ NR\_\_\_
2. Su opinión sobre el proyecto era favorable? Si\_\_\_ NO\_\_\_ NR\_\_\_
3. Le consultaron en algún momento su opinión sobre el desarrollo del proyecto?  
Si\_\_\_ NO\_\_\_ NR\_\_\_
4. Para usted el proyecto era una solución apropiada para el desarrollo de la comunidad? Si\_\_\_ NO\_\_\_ NR\_\_\_
5. Usted cree que con el desarrollo de este proyecto el comercio y/o la industria mejoraron? Si\_\_\_ NO\_\_\_ NR\_\_\_
6. Cree que la ejecución del proyecto trajo beneficios para usted?  
Si\_\_\_ NO\_\_\_ NR\_\_\_
7. Conocía o conoce usted el plan de ordenamiento territorial de la zona?  
Si\_\_\_ NO\_\_\_ NR\_\_\_
8. Antes del proyecto la movilidad era buena? Si\_\_\_ NO\_\_\_ NR\_\_\_
9. Califique de 1 a 5 la seguridad de la zona antes de realizar el proyecto  
"siendo 1 como muy inseguro y 5 muy seguro. 1\_\_\_ 2\_\_\_ 3\_\_\_ 4\_\_\_ 5\_\_\_  
NR\_\_\_