

**ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN URBANÍSTICA Y SU IMPACTO EN EL
DESARROLLO ECONÓMICO DEL MUNICIPIO DE IPIALES**

MARLON GERARDO CARREÑO PATIÑO

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ECONOMÍA
IPIALES
2005**

**ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN URBANÍSTICA Y SU IMPACTO EN EL
DESARROLLO ECONÓMICO DEL MUNICIPIO DE IPIALES**

MARLON GERARDO CARREÑO PATIÑO

Informe final de pasantía presentado como requisito para optar por el título de:
Economista

ASESORES

ALVARO CALDERON T.
División Administrativa y Financiera
Fondo Rotatorio de Valorización Municipal

HAROLD DELGADO GUERRERO.
Docente Universidad de Nariño

UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ECONOMIA
IPIALES
2005

“Las ideas y conclusiones aportadas en el trabajo de grado son responsabilidad exclusiva de su autor”

Artículo 1º, del acuerdo No. 324 del 11 de Octubre de 1.966, emanado del Honorable Consejo Directivo de la Universidad de Nariño.

Nota de Aceptación

Presidente

Jurado

Jurado

San Juan de Pasto, Septiembre de 2005

AGRADECIMIENTOS

Este trabajo se hizo posible gracias a la colaboración de:

- **HAROLD DELGADO**, Economista, Profesor de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas de la Universidad de Nariño, por compartir sus conocimientos al asesorar con su gran experiencia y regalar un minuto de su tiempo a un futuro profesional.
- **MIGUEL ARMANDO DIAZ**, Ingeniero Civil, Gerente del Fondo Rotatorio de Valorización Municipal de Ipiales; por brindar la oportunidad de pertenecer a ésta prestigiosa institución, adquirir experiencia y trabajar para la comunidad, para poder obtener el título de Economista.

Finalmente a todos los funcionarios de Valorización Municipal que me brindaron su confianza y colaboración en el desarrollo de mis funciones.

Dedicatoria

A mi **Madre**

Por su entrega y dedicación a sus hijos,
por ofrecer su apoyo moral e incondicional

A mi **Hermano**

por su comprensión y compañía en los
momentos de debilidad y flaqueza

Al último regalo sorpresa que me entregó
la vida, el cual me brinda alegría, **Mi Hijo**

A **Dios**

Por darme primeramente el don de la vida,
la virtud de la sabiduría, el entendimiento
y la constancia que requiere mi carrera.

Y a una persona tan especial en mi vida
Jimena

CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	
1. TEMA	17
2. JUSTIFICACIÓN	18
3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	20
4. FORMULACION DEL PROBLEMA	20
5. OBJETIVOS DE LA PASANTIA	21
5.1 OBJETIVO GENERAL	21
5.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	21
6. METODOLOGÍA	22
6.1 ENFOQUE Y MÉTODOS	22
6.2 FUENTES Y HERRAMIENTAS	22
7. DESARROLLO DEL PLAN DE ESTUDIO	24
7.1 DIAGNOSTICO GENERAL DE LA INFRAESTRUCTURA URBANISTICA Y VIAL DEL MUNICIPIO DE IPIALES	24
7.2 PROYECTOS DE ALTO IMPACTO	26
8. DETERMINACIÓN DE LA CUOTA DE VALORIZACIÓN	28
8.1 VALORIZACION DIRECTO	29
8.2 VALORIZACION REFLEJO	30
8.3 COSTO DE PAVIMENTACIÓN	31

8.4	MÉTODO DE RECAUDO	32
9.	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO INSTITUCIONAL	34
10.	INCIDENCIA DE LOS ÚLTIMOS PROYECTOS DE PAVIMENTACIÓN EN EL CRECIMIENTO URBANO	38
10.1	FINANCIAMIENTO DE OBRAS	38
10.2	ESPACIO PÚBLICO	39
10.3	EXPECTATIVAS DE DESARROLLO ECONÓMICO	40
11.	FUENTES DE EMPLEO	41
11.1	OCUPACIÓN DIRECTA	41
11.2	OCUPACIÓN INDIRECTA	42
12.	FUNCIONES ASIGNADAS	44
13.	CONCLUSIONES	47
14.	SUGERENCIAS	48
	BIBLIOGRAFÍA	50
	ANEXOS	

LISTA DE CUADROS

	Pág.
Cuadro 1. Proyectos de Pavimentación Ejecutados Vigencia 2001 - 2003	27
Cuadro 2. Cofinanciación de Recursos Periodo 2001 - 2003	39

LISTA DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1: Organigrama de un Proyecto	34
Figura 2: Inversión en Infraestructura Vial por Sectores Municipio de Ipiales Vigencia 2001 - 2003	36
Figura 3: Escala de Pavimentación Anual por Kilómetros	37
Figura 4: Organigrama del Fondo Rotatorio de Valorización Municipal	42

LISTA DE ANEXOS

Anexo 1: Proyecto Urbanización Av. Los Libertadores

Anexo 2: Proyecto Urbanización Las Américas

Anexo 3: Proyecto Corredor Turístico Vía Las Lajas

Anexo 4: Proyecto Avenida Olímpica

Anexo 5: Croquis del Municipio de Ipiales

GLOSARIO

El trabajo realizado presenta una serie de términos que se pueden definir de la siguiente manera:

Valorización: es una contribución especial destinada a la financiación de obras públicas de interés general para la comunidad y de beneficio particular para los propietarios de los bienes inmuebles.

Recaudo: sistema mediante el cual se cobra o percibe cierta cantidad de dinero como retribución a un servicio, generalmente por concepto de impuestos o tributos.

Urbanismo: conjunto de disposiciones teóricas, políticas, socioeconómicas y técnicas que tienen por objeto el ordenamiento del espacio urbano, así como la previsión del crecimiento futuro tanto de los aspectos físicos como de los servicios.

Infraestructura: capital esencial de una sociedad incorporado en los medios de transporte y sistema de comunicación. En sentido restringido, son los servicios (dotación o equipamiento) esenciales que debe disponer un país o región para viabilizar el desarrollo económico.

Impacto: efecto y/o consecuencia dejado por un fenómeno, bien sea económico, social, político o natural, el cual puede ser negativo o positivo.

Impacto Social: efecto y/o consecuencia que va en pro o en contra de los intereses de la sociedad en un espacio determinado.

Impacto Económico: efecto y/o consecuencia que va en pro o en contra de los intereses de las políticas económicas, generalmente a través de una acción gubernamental.

Política: conjunto de medidas o instrumentos disponibles para intervenir y mejorar determinados aspectos de la economía y la vida social en general.

Políticas de Control: son las medidas que emplean las entidades del Estado y privadas con el fin de mejorar la funcionalidad de su estructura organizacional.

RESUMEN

Este trabajo contiene los aspectos más importantes relacionados con el proceso interinstitucional que sostiene la universidad con entidades de carácter tanto público como privado, en respuesta a las políticas de proyección que tiene con la comunidad para la formación de nuevos profesionales con perfil empresarial.

El desarrollo de este tipo de actividades permite enfocarse desde el ámbito institucional hacia las esferas económica, financiera, política, ambiental y por supuesto la social; a quienes van encaminados los alcances de los proyectos de interés público y beneficio colectivo que el Fondo Rotatorio de Valorización Municipal.

Los resultados de dichas obras y adelantos proporcionan a la comunidad de Ipiales beneficios de gran magnitud, ya que contribuyen en buena medida con el mejoramiento y la adecuación de la infraestructura vial como parte fundamental del cambio para insertarse en el plano del desarrollo regional.

Se hizo un diagnóstico general del estado actual de la infraestructura urbana del municipio, agregando los beneficios generados por la construcción de proyectos de alto impacto y sus efectos en el mejoramiento del medio ambiente y por ende la calidad de vida de la ciudadanía.

Por último se describe algunas formalidades que se presentan entre las partes (Gobierno, Comunidad, Empresa) con respecto al costo de las obras de pavimentación; el ordenamiento del espacio público; el sistema de transporte; y finalmente algunas recomendaciones como aporte al tema en cuestión.

ABSTRACT

This work contains the most important aspects related to the interinstitutional process that this university supports with entities of characters such as public as private , in response of the projection policies that it has with the community, for the formation of new professionals with an entrepreneurial profile.

The development of this kind of activities, allows us a view from the institutional area toward the economics financial, ambiental, politic and off course social fields, to whom go routed the projects of public interest and collective benefit, topics that the rotary fund of municipal appraisement carry out.

The results of this work and approaches provides to the community of the city, benefits of great magnitude, it helps in big scale with the improvements in the vial infrastructure as fundamental part in the change, this, to insert it self in the regional plan of development.

This is a general diagnostic of the current state of the urban infrastructure of the municipality, adding the benefits generated by the construction of high impact projects, and it`s effects in the environment and therefore the life quality of the citizenship.

As a last point, are described some formalities that are presented between the parts (Government, Community, Company) with respect to the cost of the public space; transportation system and finally some recommendations to the topic in question.

INTRODUCCIÓN

Entendiendo que el desarrollo de la ciudad es una obligación de primera necesidad y un compromiso social de todos los actores civiles, públicos, particulares y demás existentes; del mismo modo, resulta claro direccionar las políticas y planes de desarrollo municipal hacia aquellas esferas que no han tenido la suficiente atención, sino que simplemente se han llevado a cabo por pura necesidad.

En vista de que muchos de los aspectos que han sido trabajados por sector oficial con respecto a la infraestructura vial, no han sido atendidos o resueltos debidamente, se presenta la dispendiosa tarea de buscar expectativas favorables para aquellos organismos que hacen posible la consecución de obras de pavimentación; por su puesto sin desconocer el esfuerzo más importante a cargo de los contribuyentes con su cuota para la realización de cada proyecto. De esta manera, la permanente ejecución de obras o proyectos de pavimentación de vías al interior del casco urbano contribuyen en buena medida, no solo con el crecimiento del municipio de Ipiales a nivel urbanístico, sino que además le proporciona a la ciudadanía mejorar las condiciones del medio y por ende la calidad de vida, permitiendo con ello generar mayores oportunidades a partir del potencial existente en esta región.

La terciarización de la economía ipialeña es un fenómeno que no da marcha atrás y avanza a pasos agigantados, el cual pone de manifiesto que se requiere urgentemente del mejoramiento, reacondicionamiento y la ampliación de la infraestructura vial urbana, debido a la enorme movilidad comercial que se genera no solo en la frontera, sino también alrededor y dentro del municipio. En este sentido, una vía en malas condiciones, intransitable o bien sea congestionada impide la movilización vehicular y peatonal e interrumpe la consecuente dinámica, produciendo un impacto negativo de considerable magnitud.

Por lo tanto es urgente que Ipiales cuente con vías bien dotadas, la pavimentación de las calles principales es una necesidad de primera línea, el reparcho, la ampliación, o ensanchamiento y mantenimiento de vías alternas es otro requisito para que la ciudad se inserte en el plano del desarrollo. Sin lugar a duda, uno de los planteamientos que demanda seguimiento, revisión y control es que los proyectos para construir urbanizaciones, conjuntos cerrados, ciudadelas, etc., deben entregar vías pavimentadas para su correspondiente legalización.

La propuesta a desarrollar contiene aspectos de suma importancia pues, la consigna que queda para el gobierno municipal entrante y demás organismos descentralizados responsables de este tipo de proyectos, es considerar la situación actual de la infraestructura vial y reglamentar el crecimiento urbano como una alternativa para dinamizar el proceso de

comercialización para así reducir costos y tiempo, como aliciente para el despegue de la Zona Económica Especial de Exportación.

Este informe consta de los siguientes puntos a tratar: los primeros capítulos hacen referencia a la temática desarrollada; el marco conceptual para relacionarnos con la terminología utilizada en este estudio; la importancia del mismo y la manera como se planteo el mencionado análisis; los objetivos que se pretenden conseguir y por último las herramientas y metodología empleada como soporte técnico para su correspondiente elaboración. Mas adelante se hace alusión al desarrollo del trabajo de manera sintetizada y finalmente se presentan algunas sugerencias o recomendaciones con respecto al desarrollo urbano del municipio y la atención que se le puede dar a la problemática que se suscita al interior del mismo.

1. TEMA

Análisis de la Situación Urbanística y su Impacto en el Desarrollo Económico del Municipio de Ipiales.

2. JUSTIFICACIÓN

Es de vital importancia que el Municipio de Ipiales se encuentre preparado ante las expectativas de cambio en todos los frentes de la vida social. Una de las grandes preocupaciones es el evidente crecimiento del parque automotor en tan reducido espacio; esto debido fundamentalmente al incremento de la actividad comercial fronteriza que atraviesa por toda esta zona hasta el centro y puntos importantes del mercado nacional.

Por tal razón, es conveniente disponer de una adecuada infraestructura que conecte, comunique y facilite la dinámica de los sectores productivos y por su puesto la movilización de la ciudadanía en general a través de vías bien dotadas, con el fin de ofrecerle mayor beneficio y garantizar la equidad poblacional, propendiendo de manera efectiva por el desarrollo y el mejoramiento colectivo. Cabe destacar que los servicios han adquirido especial relevancia, ya que engrosan y aceleran la actividad económica de la ciudad; de esta manera, es pertinente señalar que a medida que se le de la prioridad suficiente y la respectiva viabilidad a los proyectos de pavimentación, se podrá contar con una fuente aprovechable, patrimonio de toda la comunidad que hace posible su realización, generando oportunidades para la economía ipialeña.

En este sentido es importante realizar un análisis sobre el impacto que generan las continuas obras de pavimentación en el crecimiento del municipio en materia urbanística, puesto que posibilita además determinar en cierta medida la situación de la infraestructura vial, el espacio público y el ordenamiento físico, para darle mejor uso y mayor provecho a todos estos factores, que manejados de manera más adecuada, agilizan las actividades económicas y comerciales que se desarrollan al interior del municipio.

Dado que cada proyecto u obra puede representar y constituir una vía alterna que posibilita dinamizar la economía y en particular las relaciones comerciales que sostiene el municipio, es pertinente contar con tipo de acciones para que en ningún momento se vea sorprendido frente a los cambios y desafíos que se gestan al margen de los negocios.

Ahora bien, el servicio que presta la institución mediante intervención directa genera diversos beneficios, como el que obtienen todos los habitantes a raíz de la construcción o mejoramiento de obras de interés público; el beneficio individual que reciben los propietarios de los predios aledaños al proyecto, puesto que los inmuebles se valorizan. Además se evidencia múltiples ventajas que repercute en favor del sector privado, dado que se reactiva la construcción, constituyendo un estímulo para el empleo y un incentivo para toda una cadena productiva y de servicios que demanda cada proyecto.

La propuesta a desarrollar ilustra de manera sencilla aspectos de enorme consideración para que la entidad no se dedique simplemente a cumplir con la pavimentación, sino también

contribuya con la organización del espacio público y a su vez con el transporte urbano, que hoy por hoy se ha convertido en un tema de amplio debate y con una acogida tan popular que se está pensando en cambiar el circuito o esquema vial, debido a la congestión de algunas vías céntricas. Entonces lo que requiere el municipio es la reglamentación en el manejo de la dimensión físico-espacial en forma más efectiva y práctica; además es esencial darle continuidad al proyecto de la Vía Perimetral para que conecte directamente la zona fronteriza con la panamericana norte, sin descuidar por su puesto la complementación de la malla vial en el casco urbano, que prioritariamente es lo que se necesita para que Ipiales se convierta no simplemente en la puerta de entrada a Colombia, sino en la vitrina del progreso de la región sur del departamento. Consecuentemente es preciso ampliar el uso del terminal terrestre y considerar la reubicación de ciertas cooperativas de transporte que invaden los espacios públicos altamente transitados.

Por otra parte, uno de los factores que preocupan a toda entidad de cualquier orden es la situación de la cartera morosa, ya que determina la estabilidad financiera y compromete el normal desempeño de toda la empresa. En este sentido, para la permanente actividad de pavimentación igualmente constante debe ser el recaudo para concretar cada obra, entonces el pago debe ser oportuno para que el servicio prestado lo sea de igual forma; por tal razón existe la posibilidad de emplear estrategias para concertar y facilitar la cancelación de la cuota de valorización, sin comprometer la sostenibilidad de la empresa.

En lo referente al aspecto técnico, es importante contar con una fuente de información aprovechable, es decir, aportar con planteamientos e ideas que sirvan de base para la realización de estudios posteriores, puesto que la tendencia a la construcción de obras civiles y de beneficio social es creciente y por lo tanto de permanente análisis.

Para concluir es necesario enfocarse no solamente desde las esferas socioeconómica, financiera, técnica y personal, sino también desde el ámbito institucional para proyectarse hacia la comunidad, ampliar la participación y contar con mecanismos de acercamiento con la población, para facilitar no únicamente las operaciones de recaudo, sino también implementar procesos de veeduría, opinión y seguimiento de las obras, para conjuntamente conseguir los objetivos y las metas trazadas. Es importante además relacionar a una de las dimensiones más relevantes que ha tomado gran trascendencia en los últimos tiempos y se discute en cualquier proyecto o plan tanto de las entidades territoriales como de las privadas, la ambiental, encaminada fundamentalmente a la protección y preservación de los recursos naturales (suelo, agua, flora y fauna), bajo el principio de sostenibilidad. Ahora bien, como en el municipio existen zonas verdes que demandan dicho cuidado, por otro lado existen espacios declarados suelos de utilización construable, lo que implica la ampliación de las áreas de aprovechamiento urbanístico, requiriendo con ello medidas que propendan por la recuperación del suelo y el entorno paisajista del casco urbano.

3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El Municipio de Ipiales por ser frontera, se encuentra ubicado en una zona estratégicamente comercial, lo cual implica que el flujo o movimiento vehicular sea sustancialmente mayor, sin embargo, tanto la movilidad de mercancías como el desarrollo de todo un paquete de servicios de distinta índole se han visto afectados como consecuencia del precario estado de algunas vías en sectores relativamente claves para la economía ipialeña, lo cual se ha convertido en el principal obstáculo para el crecimiento económico, la competitividad, la expansión de actividades productivas y la calidad de vida de la población; por ello el interés de realizar este estudio puesto que permitirá analizar objetivamente este problema y determinar en que situación se encuentra la ciudad en materia de infraestructura vial, para tal fin el Fondo Rotatorio de Valorización Municipal me facilitará información real sobre las obras de pavimentación y demás trabajos adelantados en el casco urbano para poder desarrollar finalmente el trabajo.

4. FORMULACION DEL PROBLEMA

¿Cuál es el impacto que produce el estado actual de la infraestructura vial en el desarrollo económico del Municipio de Ipiales?

5. OBJETIVOS DE LA PASANTIA

5.1 OBJETIVO GENERAL

- Analizar el crecimiento urbano y su impacto en el desarrollo económico y social del municipio de Ipiales.

5.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Describir la situación actual de la infraestructura urbanística y vial del municipio.
- Identificar los procedimientos técnicos valorados para la determinación de la cuota de valorización como fuente de financiamiento de cada proyecto.
- Estimar el grado de eficiencia administrativa del Fondo Rotatorio de Valorización Municipal y su objetividad con las operaciones de las cuales es responsable.
- Conocer la incidencia de los últimos proyectos de pavimentación en el nivel de desarrollo socioeconómico y crecimiento urbano de Ipiales.
- Reconocer la capacidad de generación de empleo tanto directo como indirecto, mediante la ejecución de los proyectos de pavimentación.

6. METODOLOGÍA

6.1 ENFOQUE Y MÉTODOS

El desarrollo de métodos serios y confiables para recoger, analizar y evaluar información, permitirá identificar situaciones importantes que resultarán fructíferas al momento de tomar decisiones y acciones con miras a superar o mejorar las condiciones ya existentes en las que se desenvuelve la institución.

Para el normal trabajo de la propuesta de estudio es conveniente apoyarse en ciertos instrumentos que permitan lograr los objetivos previamente establecidos; por tal razón para dicho análisis se requiere enfocarse desde el punto de vista *Cualitativo*, considerando que los requerimientos y demás formalidades para llevar a cabo tanto el proceso de trabajo como la interpretación de la situación social y económica, le deben dar sentido a la dinámica y la debida importancia a la temática a la cual se hace referencia.

El uso de este enfoque estará fundamentado en la descripción y el análisis de la incidencia social de este factor en el crecimiento económico, y de esta manera se determinará las especificaciones más importantes para producir un buen insumo y poder completar el respectivo informe. Dentro de este análisis se hará uso de tres (3) métodos a saber:

En primera instancia, el *Método Histórico-Analítico*, ya que es necesario utilizar ciertos archivos, datos, textos y series estadísticas para darle soporte al tema desarrollado; en segundo lugar, el *Método Científico-Descriptivo*, para dar a conocer de una manera más explícita y adecuada el objeto de estudio a partir de la realidad. Finalmente es conveniente utilizar el *Método Evaluativo*, porque es preciso medir los alcances logrados con respecto a las metas propuestas, para de este modo señalar algunas recomendaciones que contribuyan con el fortalecimiento del plano económico en todo orden y por lo tanto el social.

6.2 FUENTES Y HERRAMIENTAS

Una vez seleccionados los métodos adecuados para el desarrollo del proyecto de pasantía, se debe tener en cuenta que para el desenvolvimiento de la práctica, resulta indispensable apoyarse en fuentes tanto primarias, que le brinden cierta objetividad a la temática desarrollada, como secundarias para mayor credibilidad.

Por eso, como punto de partida será utilizada como herramienta para recolectar información la **Observación**, con base en la cual se determinará algunos aspectos de suma relevancia para empezar con el análisis del impacto socioeconómico de los trabajos de pavimentación en general. En este sentido, la **Entrevista** a funcionarios de la entidad será una actividad permanente, debido no solo a la relación laboral, sino a las disposiciones y considerables cambios que se presenten durante el transcurso de la pasantía. Asimismo es recomendable utilizar el **Conversatorio**, como instrumento de enorme apoyo, ya que posibilita el fortalecimiento del proceso investigativo del desarrollo urbano y facilita de igual manera el acercamiento con la comunidad en cada proyecto para obtener mejores rendimientos tanto a nivel institucional como social. Por otro lado la revisión de archivos de la entidad y material bibliográfico será otro instrumento que requiere interpretación para lograr las metas trazadas.

7. DESARROLLO DEL PLAN DE ESTUDIO

ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN URBANÍSTICA Y SU IMPACTO EN EL DESARROLLO ECONÓMICO DEL MUNICIPIO DE IPIALES

7.1 DIAGNOSTICO GENERAL DE LA INFRAESTRUCTURA URBANISTICA Y VIAL DEL MUNICIPIO DE IPIALES

La urbanización en los últimos tiempos se ha constituido en el eje principal, no solo del proceso de decisiones políticas, sino más bien de los cambios sociales a partir del bienestar de la gente.

Así pues, poniendo de manifiesto que el crecimiento de las ciudades a escala urbana es un proceso que se desarrolla a largo plazo; y requiere de la intervención directa no solo de los entes públicos, sino de múltiples organismos de diferente índole; a corto plazo es indispensable darle un nuevo rumbo al desarrollo económico y social del municipio, para que no se vea fuertemente afectado ante los cambios y las coyunturas económicas que impiden la dinámica del tejido social y detiene el beneficio colectivo.

Como parte fundamental en la tarea del crecimiento urbano y el desarrollo, el Fondo Rotatorio de Valorización Municipal como encargado de la construcción de obras civiles y de beneficio social, tendientes a mejorar las condiciones de vida de la comunidad, debe contribuir de alguna manera con la visualización de las perspectivas del aparato comercial.

En este sentido, es importante conocer las condiciones en las cuales se encuentra el municipio en materia de infraestructura física; para esto es necesario mencionar ciertos aspectos respecto al estado actual de las vías. Aproximadamente el 30% de vías que conforman el casco urbano se encuentran en mal estado y requieren ser pavimentadas; este problema se extiende por todos los sectores de la ciudad, sin embargo quienes se ven más afectados están ubicados en las zonas de estratos económicos 1 y 2, y en menor medida en las de estrato 3, además se requiere pronto apertura de vías pues las que existen necesitan mantenimiento continuo ¹.

Generalmente las vías que requieren de mantenimiento son las más comúnmente transitadas y algunas de tráfico pesado, las cuales presentan la capa asfáltica deteriorada, como el caso de la Vía Perimetral específicamente el tramo comprendido entre el Terminal de Pasajeros

¹ Plan de Desarrollo Municipal de Ipiales 2001 - 2003

y el redondel ubicado en el sector de El Charco, salida a Pasto. Tomando una visión más amplia del municipio se puede observar que existen barrios que no cuentan con vías pavimentadas, particularmente los ubicados en áreas periféricas. Los efectos más comunes a raíz del estado de las vías son el embotellamiento en las vías céntricas, inmovilizando el flujo vehicular e incrementando el tiempo de desplazamiento al interior del casco y por otro lado el aumento del índice de accidentalidad.

De igual manera es conveniente señalar que existe cierta desorganización en el eje normal de tránsito o paso de vehículos, y pese a los enormes esfuerzos que se han hecho con relación al mejoramiento de este factor, no se ha visto mejoras considerables. Una de las causas principales ha sido la falta de recursos económicos para construir ordenadores viales o redondeles que permitan una circulación más adecuada y organizada del parque automotor que transita frecuentemente y moviliza gran parte de la producción agropecuaria, bienes intermedios, variedad de mercancías, y en general servicios de diferente tipo.

Continuando con el análisis es importante resaltar que Ipiales se ha transformado en los aspectos social, económico y territorial, principalmente en su parte urbana, lo que ha ocasionado un cierto deterioro en el sector rural; evidenciándose en el espacio y su ordenamiento, situaciones de marginamiento social, acompañadas de pobreza, carencia de servicios públicos y cierta desarticulación de los procesos socioeconómicos de cambio más relevantes. Es preciso señalar que la deficiente interconexión vial del campo con la ciudad ha generado un desmejoramiento comercial, traducido en la disminución progresiva de las cantidades y los precios de los productos del campo y con ello el consecuente empobrecimiento de dicha población, además del incremento de minifundios como resultado de la ausencia de políticas estatales para la reactivación y el fomento del sector agropecuario.

Es importante destacar que la compra de algunos productos extranjeros a precios relativamente más bajos y la ubicación fronteriza del municipio, ha producido el fortalecimiento del sector servicios (financiero, turismo, hotelería, transporte y principalmente comercio), acrecentando la movilización de mercancías a través de la red vial urbana y la consecuente necesidad de la existencia de vías alternas.

Por lo tanto se puede afirmar que la acelerada transformación urbanística de la ciudad y su entorno, ha provocado el uso irracional y desordenado del espacio físico; lo más destacable es la desarticulación espacial entre sectores, puesto que la construcción indiscriminada y desordenada de barrios y urbanizaciones no contribuye con el crecimiento planificado, periódico y consecutivo hacia las afueras, por tal razón gran parte de las zonas aledañas al centro de la ciudad se encuentran subutilizadas y con apariencia indefinida; razón por la cual, muchos de los puntos de conexión entre sectores carecen de vías pavimentadas o se encuentran en mal estado. Por otro lado se puede observar la tendencia de desplazamiento hacia la periferia, esto debido en gran medida por la presión generada por el comercio sobre la parte céntrica y por ende la permanente incorporación del suelo rural al perímetro

urbano. También resulta oportuno mencionar la ocupación y apropiación indebida del espacio público y la falta de sitios de parqueo en el eje central, dado que la congestión vehicular conlleva al incremento de la tasa de accidentalidad vehicular y peatonal.

7.2 PROYECTOS DE ALTO IMPACTO

Introduciéndose más en la funcionalidad de la entidad con respecto a la situación de los trabajos proyectados para la vigencia 2001-2003, es conveniente señalar que de los proyectos de pavimentación a ejecutar, el gobierno municipal consideró primordialmente treinta y tres (33), de los cuales veintiocho (28) se han logrado culminar y cinco (5) quedaron por ejecutar entre los cuales se encuentran la pavimentación de la Calle 30 entre Carreras 7ª y 8ª (Empoobando); la Intersección de la Carrera 13, Manzano con la Calle 24, Avenida Los Libertadores (Urb. La Castellana, frente al I.S.S), donde se prevé además construir un ordenador vial para mejorar el tráfico vehicular en este sector; la Urbanización Villa Esperanza, frente al Colegio Nacional Seminario; Barrio El Tejar, la calle que comunica la Carrera 3ª con la Vía Perimetral, y finalmente la Urbanización Cristo Rey ubicada cerca del Barrio Sagrado Corazón de Jesús, Vía Las Lajas ².

Como ha observado hasta lo que va corrido del año (Diciembre de 2003), seis de once proyectos programados se concluyeron, es decir, se ha logrado ejecutar aproximadamente el 55% del total proyectado y de los cuales el 70% se ubican en el sector noroccidental de la cabecera municipal. Por otro lado es necesario aclarar que de la totalidad de dichas obras, el municipio no logró aprobar cuatro de ellos que representan el 30% del programa anteriormente mencionado, esto debido a la carencia de recursos, el inadecuado manejo y la falta de planeación del sector público. Sin embargo para completar el 80% esperado para este año, se van a ejecutar otras obras más en la parte noroccidental, en la nororiental y finalmente en el sector sur oriental del casco urbano.

En términos generales se puede afirmar que la mayoría de los obrajes planeados corresponden al sector noroccidental del perímetro urbano, lo cual implica que en Ipiales se está beneficiando a los sectores de estrato económico 3 y 4, y en menor medida a los sitios ubicados en los estratos 1 y 2; por lo tanto se puede observar que mientras se concluyen algunas vías sin pavimentar en los sectores de estratos altos, en los sectores de menores condiciones socioeconómicas se evidencian mayores requerimientos lo que implica mayor intervención para satisfacer y brindar mejores condiciones de vida a los habitantes de estos lugares.

² Fondo Rotatorio de Valorización Municipal. Archivos Administrativos Generales 2003.

Cuadro No. 1
PROYECTOS DE PAVIMENTACION EJECUTADOS VIGENCIA 2001 - 2003

Nombre del Proyecto	Valor Pavimento	A.U.I (20%)*
Rehabilitación Vía Ipiiales- Potosí (Corredor Turístico)	4.169.353.877	
Carrera 2ª y Calles 7ª, 8ª, 9ª, 10ª, 11ª y 12ª (La Laguna)	417.941.426	83.588.285
Mejoramiento Caminos Veredales Resg. de Ipiiales	262.000.000	
Urbanización Las Américas	234.497.459	46.899.492
Avenida Los Libertadores (Frente al I.S.S.)	213.621.510	35.603.585
Mejoramiento Vía Ipiiales- Corregimiento La Victoria	152.999.864	
Carrera 13 entre Calles 24 y 26 (Manzano)	149.750.217	24.958.370
Carrera 8ª entre Calles 29 y 29A (Puenes)	147.964.356	29.542.871
Carrera 6B entre Calles 25 y 26 (Avenida Mistares)	133.294.572	
Carrera 8ª entre Calles 28 y 29 (Puenes)	123.742.736	24.748.547
Calle 24A – 24B-24C entre Carreras 5ª y 6ª	97.127.052	19.425.410
Carrera 8ª Calles 27 y 28 (Puenes)	95.203.639	19.040.728
Calle 29 y Carrera 6C (El Progreso)	82.914.484	16.582.897
El Chambú	78.973.028	13.162.171
Calle 26 entre Carreras 8ª y 13	78.470.030	15.694.006
Sector Panecillo	62.954.065	12.590.813
Carrera 6ª entre Calles 25 y 26	58.277.973	
Transversal 2E y 3E (Charco)	50.000.000	
Sector Yerbabuena	40.000.000	
Construcción Puente Quebrada Amarilla-Vía al Relleno	37.902.817	
Const. Contenciones B/ La Florida, Champagnat	37.158.267	7.431.653
Carrera 8ª entre Calles 29A y 30 (Puenes)	27.779.975	4.629.996
Vías de Acceso Urbanización Santa Cecilia	21.619.564	4.323.913
Ampliación Alcantarillas Viales Pte. Nuevo- Cutuaquer	21.027.012	
Adecuación Vía Ipiiales, Pte. Nuevo, Téques, Pulcas	20.000.000	
Palermo Alto Carrera 9ª entre Calles 9ª y 10ª	17.362.162	3.472.500
Calle 24C Sector El Manzano	16.035.162	3.207.032
Carrera 10 entre Calles 24 y 24ª	11.399.628	2.279.926
- Calle 30 entre Carreras 7ª y 8ª (Empoobando)	58.569.585	9.761.598
- Intersección de la Carrera 13 con la Calle 24 Avenida Los Libertadores (Castellana)	9.604.509	1.600.752
- Urbanización Villa Esperanza (Frente Col. Seminario)	49.451.311	8.241.885
- Barrio El Tejar (Carrera 3ª con la Vía Perimetral)	21.554.769	3.592.462
- Urbanización Cristo Rey (Vía Las Lajas)	106.462.377	17.743.730
Total	6.806.397.877	

Fuente: Informe de Gestión 2001-2003. Alcaldía Municipal. - Archivos Administrativos (Fondo Rotatorio de Valorización Municipal 2003)

* Apropiación de Utilidades e Imprevistos: Son apropiaciones que utiliza la empresa para administrar cada proyecto.

- Proyectos Pendientes para 2004.

Conforme a lo establecido en el Presupuesto de Ingresos y Gastos del Fondo Rotatorio de Valorización Municipal para el año 2003, se estimó cerca de mil millones de pesos (\$1.000'000.000) para llevar a cabo la ejecución de algunos de los proyectos que aparecen en el cuadro anterior. Cabe destacar también que para la administración de dichos proyectos, la apropiación que la institución hace para poder ejecutar cada obra es alrededor del 20% del monto total de inversión y el saldo restante corresponde a la respectiva cuota que resulta de la negociación o concertación que la entidad hace con los propietarios de los predios cercanos al proyecto, más el aporte que hace el municipio.

Es preciso mencionar que los proyectos que se ejecutaron para el año 2004 lograron una incidencia notoria en el desarrollo urbano del casco central del municipio, ya que las obras que se adelantaron tuvieron como objeto principal el mejoramiento de la vías centrales brindando un aspecto estético al entorno paisajista, acompañado de la correspondiente señalización y adecuación del espacio público en ésta área. Otro de los alcances obtenidos en este periodo, fue la terminación de todas las obras de pavimentación pendientes en el anterior periodo de gobierno como cumplimiento del nuevo programa vial según lo establecido en el Plan de Desarrollo Municipal vigente.

En la actualidad se están retomando algunos de los proyectos del orden nacional de significativo alcance que estuvieron en receso por cuestiones relacionadas con el presupuesto de la nación y el manejo político que se le da a los obrajes de este tipo.

De esta manera, es preciso señalar que el aporte que el gobierno municipal hace para la realización de estas obras depende del lugar, más específicamente de la estratificación socioeconómica y de otra serie de factores que influyen en la determinación del gravamen, es decir, que quienes pagan más por concepto de pavimentación son los inmuebles que pertenecen a los estratos altos y viceversa; en este sentido existen casos en los que el municipio otorga ayudas superiores al 50% dependiendo de lo anteriormente mencionado y en mayor medida de la disponibilidad que se tenga sobre el presupuesto municipal.

8. DETERMINACIÓN DE LA CUOTA DE VALORIZACION

Como es sabido gran parte de los ingresos públicos provienen de diferentes fuentes y sirven para financiar generalmente los servicios públicos; la disponibilidad de estos recursos depende en gran parte del manejo y el buen uso que se les de al momento de gastarlos. De este modo los ingresos que conforman la estructura interna del presupuesto nacional y de las entidades públicas provienen del patrimonio del Estado y de la renta de la colectividad; para el caso de la cuota de valorización o **contribución de mejoras** se trata particularmente de una tasa especial, debido a que es un servicio que se presta mediante intervención directa

por parte de los entes públicos cuando se trata de una obra recién construida y de utilidad común o beneficio colectivo como se ha mencionado ³.

Para hacer efectivo tal pago fue a través de la Resolución No. 029 del año 2001 como se reglamentó el método para el cobro de los aportes o contribuciones por Valorización Directa y por Valorización Reflejo para los diferentes proyectos y mediante el Acuerdo No. 04 del 30 de diciembre de 1998, emanado de la Junta Directiva del Fondo Rotatorio de Valorización Municipal de Ipiales, la cual se constituye como la mayor autoridad en materia decisoria y directiva, y en sus Artículos 74, 75, 76 y 77 faculta a la Oficina de Valorización Municipal para que mediante un Comité Técnico determine el método para el cobro de los respectivos gravámenes o contribuciones, con el ánimo de velar por el buen funcionamiento de la entidad y poder llevar a cabo cada proyecto.

8.1 VALORIZACION DIRECTO

En este sentido los aportes por **Valorización Directa** son contribuciones de carácter obligatorio que hacen los propietarios de bienes inmuebles que por su ubicación reciben beneficio directo por la construcción de una obra pública, tal es el caso de los bienes inmuebles que poseen su determinado frente sobre la obra en mención y su aporte es proporcional a la longitud del frente o fachada. Los aportes totales por Valorización Directa están comprendidos entre los porcentajes del 60% y 100% del valor total de la obra, como lo determina el Comité Técnico de Valorización Municipal para lo cual se tiene en cuenta los siguientes aspectos:

- * El estrato socioeconómico del sector valorizado directamente.
- * El estrato socioeconómico del sector valorizado por reflejo.
- * El tamaño de la zona de influencia indirecta o refleja.
- * Otros aportes de origen oficial.

Es conveniente aclarar que existen aportes de origen Municipal, Departamental y Nacional los cuales se tienen en cuenta como subsidios para los estratos que estipulan los Entes Territoriales; así mismo puede recibir donaciones, legados, aportes de entidades privadas y públicas, bien sea de carácter departamental o nacional. Por otro lado los bienes inmuebles oficiales, o de estratos 4, 5 y 6 pagan el 100% de los respectivos gravámenes; de igual manera para los bienes inmuebles dedicados a la actividad industrial o comercial mas un porcentaje adicional que esta comprendido entre el 0% y el 100%, fijado también por el Comité Técnico del Fondo, teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

³ VALLEJO, Pedro A. Teoría de Finanzas Públicas. Editorial Universitaria Udenar, Pasto 1995. Págs. 57,65.

- * Volumen de flujo vehicular que ocasiona la actividad que se desarrolla.
- * Área del predio que se utiliza para desarrollar las actividades de industria o comercio.

Dado el caso que un bien inmueble se encuentre en fideicomiso, el obligado al pago es el propietario fiduciario. Por el contrario si se trata de propiedad horizontal, el gravamen recae sobre cada apartamento o piso y del mismo modo el Comité técnico de Valorización determina los porcentajes que cada propietario debe aportar, dependiendo del número de unidades privadas y del número de pisos ⁴.

8.2 VALORIZACION REFLEJO

Por otro lado los aportes por **Valorización Reflejo** son los gravámenes o contribuciones que hacen los propietarios de bienes inmuebles y por sus ubicaciones reciben beneficio indirecto o reflejo por la construcción de una obra de interés público y beneficio social, dicho aporte es proporcional a la longitud del frente o fachada y a la distancia entre la ubicación del inmueble y la obra en mención. Los aportes totales por Valorización Reflejo están entre un porcentaje del 0% y el 40% del valor total del proyecto, el mismo que es determinado por el Comité Técnico del Fondo Rotatorio de Valorización Municipal de Ipiales para lo cual se tiene en cuenta los siguientes aspectos:

- * El estrato socioeconómico del sector valorizado por reflejo.
- * Otros aportes de origen municipal, departamental o nacional.

Para determinar el monto de los aportes o contribuciones individuales por Valorización Reflejo se tendrán en cuenta las siguientes variables:

1.- Distancia entre el bien inmueble y la obra a construir, para ello se determinan tres rangos: Rango A, comprendido entre los 0.0 mts y 100.0 mts; Rango B, comprendido entre los 100.1 mts y 200.0 mts y Rango C, comprendido entre los 200.1 mts y 300 mts. Es importante conocer que cada rango está delimitado exactamente mediante la Resolución respectiva de cada proyecto. El porcentaje de cada rango con respecto al valor total que por valorización reflejo se tiene que aportar se determina teniendo en cuenta nuevamente: a.- El estrato socioeconómico del sector determinado por cada rango. b.- La sumatoria de las longitudes de los frentes prediales en cada rango.

2.- Longitud del frente o fachada del inmueble.

Para los bienes inmuebles residenciales esquineros, solo se tiene en cuenta el frente o fachada de mayor longitud.

⁴ Fondo Rotatorio de Valorización Municipal. Archivos Administrativos Generales 2003.

Los bienes inmuebles dedicados a la actividad industrial o comercial pagan del mismo modo que por Valorización Directo, el 100% de los respectivos aportes por Valorización Reflejo mas un porcentaje adicional que esta comprendido entre uno y diez veces el valor del mismo, este monto se fija teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

- * Volumen de flujo vehicular que ocasiona la actividad que se desarrolla.
- * Volumen de producción para el caso de las industrias.
- * Área del predio que se utiliza para desarrollar las actividades de industria o comercio 5.

8.3 COSTO DE PAVIMENTACIÓN

Para determinar el valor general de la contribución se tiene en cuenta primordialmente el costo de la respectiva obra, es decir, el costo de todas las inversiones y gastos que demande el proyecto, mas un porcentaje de ese valor correspondiente al valor de administración, utilidad y gastos imprevistos que se presenten para su efecto. El costo tiene que ver con:

1. La Base Impositiva, constituida por el costo total de la obra.
 - a. Valor de los inmuebles adquiridos.
 - b. Valor de las mejoras pagadas.
 - c. Valor de la indemnización cancelada, cuando se expropia con beneficios de utilidad pública.
 - d. Valor de todos los materiales.
 - e. Valor de los estudios técnicos.
 - f. Valor del equipo y maquinaria.
 - g. Valor de la mano de obra.
 - h. Valor de administración, utilidad e imprevistos.
2. Lugar de ubicación de la obra, según lo identifique las autoridades respectivas.
3. Características socioeconómicas de los propietarios de los predios, para determinar la capacidad de pago de los presuntos usuarios.
4. Características de los predios cercanos a la zona de influencia (Directo – Reflejo), ya que si otros sectores externos a la zona reciben beneficios estos también están en la obligación contribuir.

Si se construye a través de contratistas, estos costos hacen parte del total de la obra y como se sabe, la delegación de funciones hacia los contratistas incrementa el costo de la obra, por lo tanto la base para la liquidación tendrá un saldo adicional que recae sobre la contribución de los beneficiarios.

5 Fondo Rotatorio de Valorización Municipal. Archivos Administrativos Generales 2003.

Es importante conocer que otro de los criterios que se tiene en cuenta para determinar el gravamen es la llamada *Zona de Influencia*, entendida como la extensión superficial o distancia hasta donde se presume llegan los beneficiarios de la ejecución de las obras (irradiación). La influencia por lo tanto será menor o mayor dependiendo de la distancia de la construcción de la respectiva obra. Es muy probable que en la ejecución de proyectos se beneficien sectores de diferente estrato económico, en este sentido el Gerente de Valorización como representante legal de dicha entidad está en la obligación de considerar la capacidad económica de los obligados, aumenta o disminuye siempre y cuando se haya comprobado plenamente la capacidad o incapacidad de pago ⁶.

8.4 MÉTODO DE RECAUDO

Una vez definidas las zonas de influencia, los métodos utilizados para determinar el total del gravamen son:

- * Método de Frentes, corresponde a la longitud de los predios y es el más utilizado.
- * Métodos de Áreas o Superficies.
- * Método de Zonas.
- * Método de Avalúo, se relaciona con el costo del predio antes y después de la obra.
- * Método Mixto, cuando se utilizan dos de los métodos anteriores dependiendo de las características del inmueble.
- * Y otro de los métodos es el de Comparación donde se señalan todos los beneficios que reportan los predios como consecuencia de la construcción del proyecto.

Es preciso señalar que así como existen inmuebles que se pueden gravar como los bienes de las entidades territoriales y los de las entidades descentralizadas de cualquier orden, existen también otros que están exentos de la contribución de valorización y su gravamen del 100% como por ejemplo los predios de las acciones comunales y asociaciones de vivienda, lo mismo que las entidades de beneficencia o sin ánimo de lucro que prestan servicio social a toda la comunidad ⁷.

Las resoluciones impositivas que se envían para la cancelación de la cuota de valorización hacen mención de la obra a ejecutar, en ejecución o ejecutada, en ella se identifica al inmueble, nombre del propietario, valor total de la contribución, posibles descuentos, plazo y forma de pago. En cuanto a la forma de pago para la cancelación de la respectiva contribución, ésta depende básicamente del programa que se implemente para ejecutar la obra y recae sobre quien tenga derecho de propiedad del inmueble en el momento de la obra.

⁶ Fondo Rotatorio de Valorización Municipal. Archivos Administrativos Generales 2003.

⁷ OP.CIT. Págs. 66,71.

El pago se puede realizar al contado, con la posibilidad de otorgarse cierto descuento y la modalidad por cuotas siempre y cuando la cancelación total no supere la fecha determinada; en caso contrario se procede con recargos o cobro de intereses y cuando existe incumplimiento del pago pactado se procede con cobro jurídico.

Es de suma importancia señalar que los acercamientos de una comunidad beneficiada por la ejecución de proyectos de pavimentación con el gobierno municipal es sobre todo para tratar asuntos relacionados con el modo de pago (generalmente 3 cuotas) y el valor del metro cuadrado para totalizar el gravamen y poder conciliar o negociar conjuntamente.

La forma como se liquida el costo del pavimento encierra aspectos específicos y definidos con base a ciertas fórmulas manejadas por el Comité Técnico de la institución; por ejemplo en el Proyecto de pavimentación de la Avenida Mistares para un usuario X se calculó:

Frente del Predio (FP): 15 metros lineales (ml).

Media Calzada (MC): 5.9 ml.

Área Directa (AD): 88.5 m².

Area Común (AC): 8.63 m².

Area Total (AT): 97.13 m².

Valor m²: \$ 50.000

Total Areas Directas: 1115.69 m²

Total Areas Comunes: 108.81 m²

Area Total a Pavimentar: 1224.50 m².

Entonces para calcular estos valores se tuvieron en cuenta las siguientes fórmulas:

Formulas: $AD = FP * MC = 15 \text{ ml} * 5.9 \text{ ml} = 88.5 \text{ m}^2.$

$AC = \frac{AD * \text{Total Areas Comunes}}{\text{Total Areas Directas}} = \frac{88.5 \text{ m}^2 * 108.81 \text{ m}^2}{1115.69 \text{ m}^2} = 8.63 \text{ m}^2.$

$AT = AC + AD = 8.63 \text{ m}^2 + 88.5 \text{ m}^2 = 97.13 \text{ m}^2.$

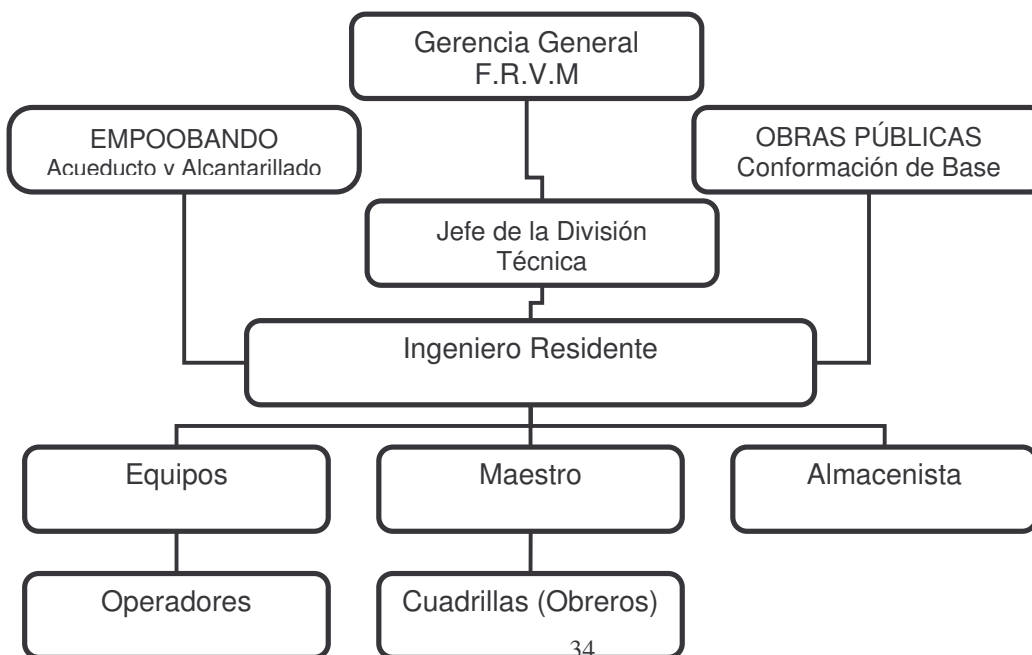
De este modo es conveniente resaltar que para el costo del metro cuadrado (m²) también de tiene en cuenta ciertas consideraciones o factores que especifican el valor de la losa o pavimento, y en particular tienen que ver con el *espesor y la calidad del concreto*, debido a que dependiendo del flujo vehicular de las vías para estas deben haber especificaciones técnicas exactas para su normal utilización; con el *refuerzo* (hierro), y finalmente con el estrato socioeconómico del sector pavimentado, para definir de una manera más equitativa y distributiva dicho costo ⁸.

⁸ Fondo Rotatorio de Valorización Municipal. Archivos Administrativos Generales 2003.

9. GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO INSTITUCIONAL

En primer lugar es necesario aclarar que el Fondo Rotatorio de Valorización Municipal es un organismo descentralizado del orden municipal, con personería jurídica, patrimonio propio, autonomía administrativa y financiera, destinado al manejo, administración y recaudo de la contribución por concepto de valorización en la construcción o mejoramiento de obras de pavimentación de interés público, las cuales producen incremento del valor económico a las propiedades inmuebles que reciben beneficio directo o indirecto de dichas obras. En efecto, la entidad actúa en coordinación con la Secretaría de Obras Públicas, con Emplibando, con el Gobierno Municipal, una vez que la oficina de Planeación haya programado y aprobado los proyectos de acuerdo con la prioridad o grado de importancia de los mismos, y con cuya asignación de recursos permite la iniciación de cada proyecto dependiendo de la cuantía de inversión de estos. Finalmente actúa con la comunidad en general como alternativa de participación ciudadana para acordar asuntos de interés social en conjunto. De este modo es importante aclarar que los proyectos de los cuales es responsable efectuar el Fondo son aprobados por el Alcalde a través de la Secretaría de Planeación Municipal; una vez se disponga de los recursos pertinentes para cada proyecto interviene la Empresa de Obras Sanitarias de la Provincia de Obando – EMPOOBANDO, para la instalación, modificación o adecuación de las redes de acueducto y alcantarillado; luego de desarrollar este proceso la Secretaría de Obras Públicas prosigue con el corte, acopio de material para la creación de la base y la sub-base de la vía, la compactación y finalmente la nivelación, es decir, preparar el terreno o área para poder finalmente pavimentar lo cual es competencia del Instituto de Valorización Municipal.

Figura 1. Organigrama de una Obra



Por tal razón, la eficacia en las operaciones se mide, no sólo por los esfuerzos, sino más bien por los resultados obtenidos finalmente. Si bien es cierto, la permanente actividad en la construcción y ejecución de obras de pavimentación, no permite visualizar concretamente un verdadero indicador para estimar el nivel de eficiencia alcanzado en cada proyecto, puesto que existen proyectos de diferente magnitud y características, por lo tanto el tiempo programado y el valor presupuestado difiere en cada uno de ellos.

Sin embargo, los proyectos ya ejecutados sirven de base para preparar y proyectar los distintos obrajes para una mejor medición, coordinación y manejo durante la ejecución de los nuevos trabajos.

A través de los años las metas y propósitos del desarrollo urbano se fijan generalmente en términos de infraestructura física, lo que en repetidas ocasiones desvirtúa las decisiones de administraciones anteriores y en últimas los planes responden a los criterios del funcionario de turno y no incorporan la dinámica de crecimiento de la ciudad, ni la localización de las actividades en función de las variables económicas y en especial del uso del suelo.

De este modo parece oportuno manifestar que el sector oficial actualmente está implementando dentro de las nuevas políticas, mecanismos de apoyo y solución para mejorar el servicio a los usuarios, muy probablemente este escenario tendrá un significativo alcance en el futuro de la gestión pública generando mayor eficiencia y rentabilidad a sus entidades centralizadas y descentralizadas ⁹.

De esta manera, la fortaleza en las instituciones no debe ser fortuita, sus políticas y objetivos deben estar soportados por las acciones y los beneficios de la planeación en forma integral.

Por otro lado, resulta complicado estimar realmente el nivel de eficiencia de la entidad en lo relacionado con la pavimentación de vías, puesto que ésta depende directamente de otras entidades del orden municipal, como se mencionó anteriormente y principalmente del aporte oportuno que realicen los beneficiarios de dichas obras.

De tal manera que la eficiencia con que se lleven a cabo las obras depende no solo de Valorización Municipal, sino de los demás organismos que intervienen en forma directa y consecutiva para obtener el producto final, una vía pavimentada.

Para analizar y medir las acciones realizadas por la entidad tomamos como punto de referencia los proyectos programados en el periodo de gobierno 2001-2003. Es preciso señalar que parte de los recursos utilizados para la realización de dichas obras provienen de

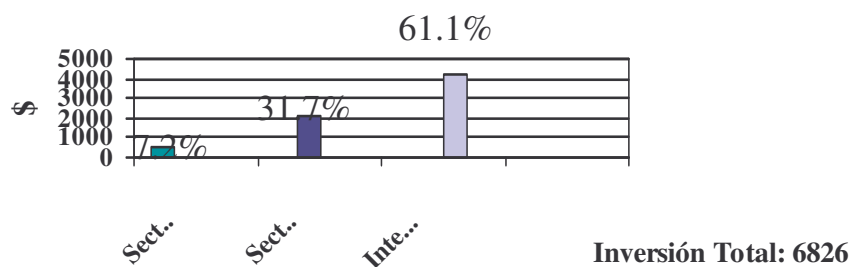
⁹ CHARRY, Rodríguez Jorge A. Indicadores de Gestión y Resultados como Instrumento de Competitividad en el Sector Público. Santa fe de Bogotá. Ed. Planeta. Primera Edición. 2000. Pág. 34.

fuentes de cofinanciamiento como la Sociedad Financiera de Desarrollo Territorial S.A. (FINDETER), ARD – Colombia y el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) principalmente.

Es indispensable resaltar que en lo relacionado con la infraestructura vial el monto de inversión sobrepasa los 6.826 millones de pesos, de los cuales 494 millones corresponden al sector rural y representan aproximadamente el 7%; 2.163 millones al sector urbano los cuales constituyen el 32% de la inversión total y el 61% restante corresponde a la cuantía utilizada en el proyecto del Corredor Turístico, mencionado anteriormente con un costo de 4.169 millones de pesos.

Por otro lado, todos los proyectos adelantados por Valorización han contado con la decidida participación consensuada con la comunidad, la misma que ha realizado procesos de veeduría y control en los diferentes frentes de acción. Para la ejecución de obras a través del sistema de valorización, se cree el municipio aportó en cada uno de ellos aproximadamente el 60% de los recursos utilizados para tal fin.

**Figura 2: Inversión en Infraestructura Vial por Sectores Municipio de Ipiales
Vigencia 2001 – 2003
(Millones de Pesos)**

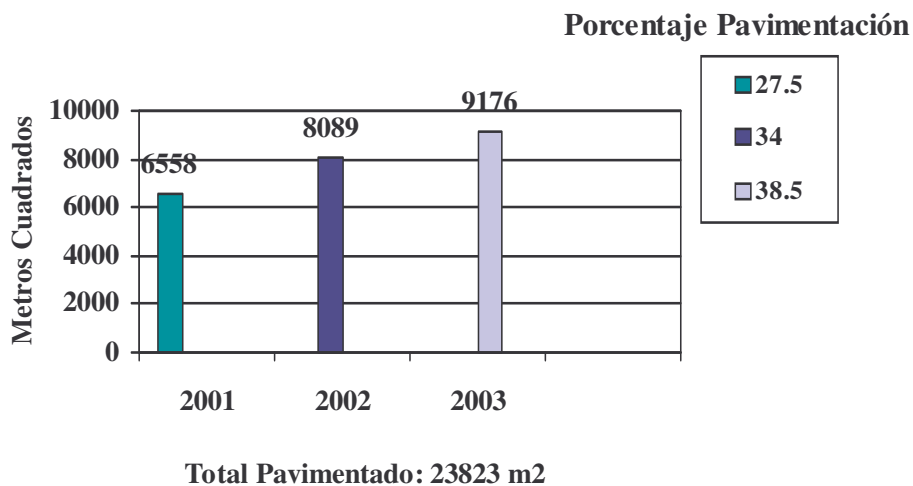


Fuente: Alcaldía Municipal de Ipiales. Informe de Gestión 2001-2003.

Durante el año 2001 se pavimentaron cerca de 6.558 metros cuadrados de vías en el sector noroccidental de la cabecera municipal, los cuales corresponden a cinco de los proyectos anteriormente mencionados. Hacia el año 2002, las vías pavimentadas sumaban un área de 8.089 metros cuadrados, beneficiando a una parte del sector sur occidental y otra del noroccidental, los cuales requerían de la intervención inmediata de los organismos públicos para el mejoramiento y construcción de una malla vial más acorde con las necesidades de cada sector 10.

De igual manera, a octubre de 2003 se pavimentaron alrededor de 9.176 metros cuadrados de vías en áreas cercanas al centro de la ciudad y en sectores cuya ubicación permitió no solo articular importantes zonas, sino que también posibilitaron ampliar el margen de recorrido de las distintas empresas de transporte urbano del municipio.

Figura 3: Escala de Pavimentación Anual de Ipiales



Fuente: Alcaldía Municipal de Ipiales. Informe de Gestión 2001-2003.

Como se puede observar, existe la posibilidad que con la cristalización de nuevas obras se siga presentando la tendencia a pavimentar cada vez más un porcentaje mayor con referencia a años anteriores.

10 Alcaldía Municipal de Ipiales. Informe de Gestión 2001-2003.

10. INCIDENCIA DE LOS ÚLTIMOS PROYECTOS DE PAVIMENTACIÓN EN EL CRECIMIENTO URBANO

Para que el municipio pueda insertarse en el plano del desarrollo debe no sólo contar con el apoyo conjunto de todos sus actores, sino también apostar por el cambio en base a las potencialidades para lograr un futuro más promisorio.

En el afán de llegar a ser una ciudad más competitiva a nivel comercial se requiere inmediatamente de la adecuación de las vías céntricas y el mejoramiento de las más transitadas y demás existentes para incursionar dentro de un contexto urbanístico, modernizado y con categoría de ciudad fronteriza, para poder movilizar grandes cantidades de mercancías y productos que se generan tanto a nivel interior como las que provienen del extranjero.

Para reconocer la trascendental labor de la Oficina de Valorización Municipal resulta necesario poner en claro su accionar y entre los proyectos últimamente ejecutados se pueden mencionar algunos de alta categoría, no solo por su enorme incidencia, sino por el significativo alcance social que imprime cada uno de ellos. Una de las obras de mayor trascendencia es la rehabilitación de la vía Ipiales- Potosí hasta el Corregimiento de Las Lajas, con una extensión de 7.5 kilómetros, cuyo diseño corresponde al de una avenida con separador peatonal, garantizando seguridad a los usuarios (transeúntes y conductores). Esta obra denominada “Corredor Turístico” tuvo un costo de aproximadamente 4.169 millones de pesos, inversión cofinanciada con recursos del gobierno nacional, departamental y de la comunidad ¹¹.

De esta manera, la incidencia de dicho proyecto ha sido mayúscula tanto para el municipio en general como para el sector sur oriental de Ipiales, en el cual residen familias de estrato bajo que en su mayoría se dedican a actividades agropecuarias y comerciales, las cuales se ven en la urgente tarea de ver elevada su productividad para asegurar la oferta alimentaria, incrementar sus ingresos y de algún modo contribuir con el crecimiento de este sector; en síntesis, la ciudad cuenta con una vía intermunicipal en perfecto estado de funcionamiento y de gran utilidad que permite avanzar tanto económica como socialmente, brindándole a los usuarios mejor bienestar y dinamismo para sus distintas operaciones.

10.1 FINANCIAMIENTO DE OBRAS

La revitalización simultánea de los fiscos en las entidades territoriales constituye un impulso de valor incalculable para el desarrollo regional y principalmente para la recuperación del desarrollo urbano.

¹¹ Alcaldía Municipal de Ipiales. Informe de Gestión 2001-2003.

De este modo, un factor fundamental que contribuyó con la gestión desarrollada por el ente público, radicó no sólo en la capacidad administrativa con que se operó, sino también en el fortalecimiento de las finanzas municipales, las cuales se sustentaron en la generación de recursos propios como el predial, sobretasa a la gasolina, industria y comercio. Los recursos que financiaron las obras y acciones en materia de infraestructura vial, contempladas en el Plan de Desarrollo Municipal, se originaron de tres fuentes primordialmente, una local con el recaudo efectivo de recursos propios; otra del Sistema General de Participación, es decir, las transferencias que se le hacen a las finanzas territoriales; y finalmente de la cofinanciación, recursos que registraron una caída en el 2002 de 65.7% con respecto al primer año de gobierno y un incremento hasta del 342.3% para el año 2003; es así como, el reporte de ingresos estuvo por encima de los \$13.000 millones de los cuales cerca del 52% fueron invertidos en la malla vial.

Cuadro No. 2
COFINANCIACION DE RECURSOS PERIODO 2001- 2003

Fondo de Cofinanciación	2001	2002	2003	TOTAL
Fondo Nacional de Regalías	2.719.374.440	228.000.000		2.947.374.440
Findeter	1.051.579.167	616.000.000	4.000.000.000	5.667.597.167
Fondo Inversión Paz	531.521.307			531.521.307
Desarrollo Rural Integrado (DRI)	440.032.482			440.032.482
Fondo Nacional Caminos Vecinales	265.000.000	73.000.000		338.000.000
Coldeportes	195.000.000			195.000.000
Calamidades	112.778.000			112.778.000
Instituto Nal Adecuación de Tierras		667.000.000		667.000.000
ARD-Colombia		165.479.805	80.000.000	245.479.805
Departamento de Nariño		70.000.000		70.000.000
Invías			2.149.000.000	2.149.000.000
Total	5.315.303.396	1.819.479.805	6.229.000.000	13.363.783.201

Fuente: INVIAS.

10.2 ESPACIO PÚBLICO

El aspecto del espacio público ha sido siempre un punto clave en el entorno urbano, debido principalmente a su impacto y participación en la vida social del ciudadano. Como escenario donde cotidianamente transcurre la vida colectiva urbana, está sometido a un sinnúmero de problemas propiciados a partir de las relaciones sociales y actividades comerciales de sus habitantes en general.

Una de las cuestiones más relacionadas con la problemática de este factor es el transporte, porque frecuentemente se demandan más kilómetros para vías, sin lograr disminuir la congestión, inclusive tratándose de una ciudad relativamente pequeña como lo es Ipiales.

Existe además presión de agentes invasores como el trabajo informal, el cerramiento de zonas verdes, la disposición de basuras en áreas públicas, la expansión de construcciones, el parqueo de vehículos y el considerable incremento de locales comerciales en zonas altamente transitadas como el centro de la ciudad.

El reordenamiento del espacio debe empezar por una voluntad política de actuar conscientemente sobre el manejo de los factores que integran la ciudad, es decir, apuntar por el mejoramiento de la fisionomía regional y urbana en base al desarrollo de las expectativas potenciales de la economía en función de lo social.

10.3 EXPECTATIVAS DE DESARROLLO ECONÓMICO

Muchos de los proyectos ejecutados por esta entidad han permitido generar las condiciones propicias para la comercialización mayorista de algunos productos agrícolas que se movilizan en nuestro medio. La apertura de vías primarias como la Perimetral Sur, aún sin concluir, ha logrado un gran impacto debido a su ubicación y a su utilización, ya que por esta vía transitan centenares de vehículos particulares y de carga pesada. Un factor importante a destacar al respecto es el incremento de la producción y la consecuente circulación hacia la Central de Acopio y Abastos, la cual ofrece un importante sistema de información a los productores y comercializadores mayoristas y minoristas de la región, con relación a los precios de los productos en otras plazas del país, conocimiento que sirve de base para la respectiva negociación ¹².

Igualmente se debe tener en cuenta que para la consolidación de Ipiales como un municipio tendiente hacia la competitividad, su soporte debe estar enmarcado en el desarrollo de sus potenciales agrícolas y pecuarias, turismo, micro y pequeña empresa, artesanía, comercio y servicios que son en su mayoría.

Como se ha mencionado, un elemento crítico para el ordenamiento territorial es la organización del sistema de transporte, el cual debe articular y responder a las necesidades de la población, que sea coherente con el uso adecuado del suelo y que no constituya en factor de riesgo contra la sostenibilidad ambiental.

¹² Alcaldía Municipal de Ipiales. Informe de Gestión 2001-2003.

Ipiales no es la excepción, uno de los mayores problemas que afrontan la mayoría de las ciudades en Colombia es el relacionado con la congestión y el desorden en la circulación vehicular, originados en gran medida por la ausencia de una política pública de transporte urbano.

Sin embargo, en la actualidad casi el 90% de las empresas de transporte despachan desde la Terminal Terrestre de Pasajeros y movilizan aproximadamente a 210 mil pasajeros al mes. De esta manera la plena utilización de la Terminal incidió favorablemente en la organización vial, peatonal y el espacio público, aportando de este modo con la recuperación económica de este sector. A este aspecto se agrega la implementación de la señalización aérea, de piso, semaforización y seguridad vial; además de las campañas de educación vial que han permitido lograr una ciudad más ordenada con tráfico vehicular y peatonal organizado. De igual manera, gracias a las permanentes campañas de capacitación y concientización ciudadana, el índice de accidentabilidad vial se redujo en 15%, evitando así las muertes y traumas de consecuencias impredecibles tanto para peatones como para conductores 13.

11. FUENTES DE EMPLEO

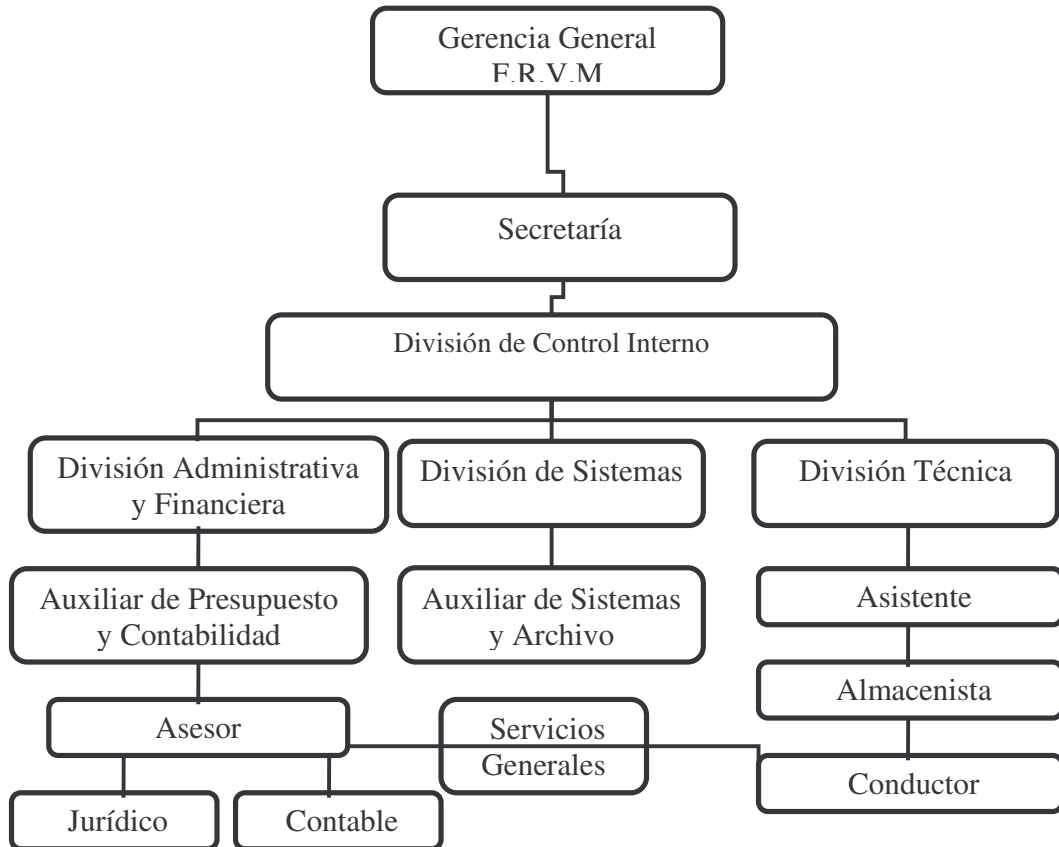
11.1 OCUPACIÓN DIRECTA

El Fondo Rotatorio de Valorización Municipal es una entidad conformada en primera instancia por la Dirección, la Secretaría y cuatro departamentos administrativos y operativos, los cuales están dirigidos por sus respectivos jefes de división o área (administrativa y financiera, técnica, sistemas y control interno). La primera tiene a su disposición personal auxiliar de presupuesto y contabilidad, además de los asesores jurídico y contable; la división técnica cuenta con el apoyo del inspector o supervisor de obra y un asistente; el departamento de sistemas dispone de un auxiliar para el manejo de archivo y documentación en general; también presta su esfuerzo para el normal funcionamiento el almacenista, el conductor, y finalmente una persona encargada del aseo y servicios generales.

En total la empresa cuenta con una nomina de quince (15) empleados, los cuales están comprometidos en cada una de sus áreas con el buen manejo y desempeño de sus actividades, encargándose responsablemente de las funciones asignadas para el normal funcionamiento de la entidad.

13 Alcaldía Municipal de Ipiales. Informe de Gestión 2001-2003.

Figura 4. Organigrama de la Empresa



11.2 OCUPACIÓN INDIRECTA

De igual manera, se puede afirmar que este organismo no solamente genera empleo de manera directa, sino que su mayor aporte es la participación que se genera con la adjudicación de contratos, además de los proveedores; puesto que el suministro de materiales de construcción (Cemento, hierro, madera, arena común y de El Espino, triturado común), el alquiler de maquinaria o equipo, compra de implementos de oficina conlleva a la generación de empleo y al fortalecimiento de toda una serie de servicios. Pero uno de los aspectos más relevantes es la contratación de mano de obra, cuya cuantía depende de la magnitud del proyecto que se esté ejecutando.

Por tal razón la capacidad de generación de empleo es alta y creciente ya que se estimula toda una cadena productiva y de servicios en la que el valor agregado se hace presente toda vez que se avanzan y se hacen efectivas dichas obras. Uno de los sectores más participativos en tal proceso es el terciario, el cual se ve beneficiado constantemente con la prestación de servicios como el comercio, el financiero, estaciones de servicio y mantenimiento automotriz entre otros.

Sin embargo, es importante aclarar que no solamente el departamento, sino también el municipio es una de las regiones más vulnerables a cualquier cambio ocurrido en la economía, por lo tanto la recesión o detenimiento de las operaciones de las cuales se encarga esta entidad afecta tanto la actividad económica y los flujos comerciales que de ella se desprenden, como la calidad de vida de los trabajadores directos e indirectos, que dependen del desarrollo de este proceso social y económico.

De esta manera el accionar humano y las relaciones comerciales guardan relación con la localización, la estructura, el tiempo y la dinámica de estas actividades productivas que le proporcionan cierta estabilidad a la economía.

12. FUNCIONES ASIGNADAS

Los aportes que se hicieron en cada una de las áreas funcionales de la empresa, estuvieron encaminados al cumplimiento de todas las actividades asignadas, las cuales se complementaron con las diferentes propuestas, la intervención y el servicio prestado, brindando un soporte analítico para el buen funcionamiento del Fondo Rotatorio de Valorización Municipal.

En este sentido, por el **Area de la Dirección**, como encargado de *organizar y asesorar la gestión administrativa*, la tarea primordial era asistir a las reuniones con la comunidad con el propósito de tratar asuntos relacionados con el gravamen, para de esta manera conciliar y definir la forma de pago y dar a conocer tanto la financiación o aporte del municipio como las ventajas que se generan con la realización de la obra, tales como la valorización de las viviendas, la facilidad de acceso del sistema de transporte, la adecuación y equipamiento del aspecto urbano, el mejoramiento de los servicios públicos domiciliarios (acueducto y alcantarillado principalmente), pero sobre todo el aumento de la calidad de vida del sector beneficiado. En este punto es importante aclarar que la sugerencia hecha al Gerente encargado fue la consideración de aspectos fundamentales que no se tenían en cuenta al momento de gravar un inmueble, por ejemplo un estudio socioeconómico exhaustivo dedicado a la revisión de la estratificación del sector beneficiado con las obras públicas, ya que existen casos en los cuales los propietarios de los inmuebles no tienen capacidad de pago para solventar el costo del gravamen y otros de un mismo sector por los cuales se está dejando de percibir algunos ingresos para la operatividad de empresa.

Coordinar la solicitud de contratos, con relación a este aspecto, para la puesta en marcha de un proyecto se convocaba a la ciudadanía en general a través de un anuncio publicitario para recibir las tres primeras propuestas de alquiler de maquinaria, provisión de materiales de construcción y demás elementos, oferta de mano de obra entre otros, para poder analizarlas y escoger una de ellas respectivamente; entonces Valorización Municipal para la adjudicación de éstos contratos simplemente consideraba la oferta más económica y no tenía en cuenta la recepción de más propuestas con mayores garantías tanto a nivel de calidad como de eficiencia en los costos y el tiempo.

Una de las propuestas más interesantes a favor de la comunidad era la de promover una política de mantenimiento, que permita conservar la red vial en un estado óptimo, ya que no sería lógico seguir construyendo vías, puentes, ordenadores o gloriets, si no se cuenta con una medida de este tipo; pero dicha política no debe sustentarse en el apoyo económico de la comunidad, sino en la capacidad administrativa, financiera y de gestión de la entidad, es decir, un **Fondo de Reposición Vial**, apoyado en las utilidades generadas en cada proyecto.

Por otra parte en el **Area Administrativa y Financiera**, es donde se hizo el aporte más significativo para la administración y el buen funcionamiento organizacional. Uno de los

ejercicios delegados para ésta unidad radicaba en *colaborar con el manejo y el control del presupuesto en general*. La propuesta estaba encaminada al fortalecimiento de las finanzas de la empresa; de este modo, entre la aprobación y la ejecución de cada proyecto existe un lapso de tiempo considerable, entonces lo que se sugería al gerente era agilizar la gestión con la Alcaldía, para que el desembolso de cada obra por concepto de aportes llegue lo más pronto posible a manos del Fondo, encargado de la administración, el recaudo y el manejo de éstos cuantiosos recursos, los cuales depositados en las entidades bancarias generan ganancias para la institución.

También se propuso el manejo de cuentas en diferentes bancos para determinar cual de ellos ofrece mayor rentabilidad en las operaciones, ya que el movimiento de las mismas es constante, debido a los depósitos del gravamen que realizan no solamente los usuarios de las distintas obras ejecutadas, sino también los de las que se encuentran en ejecución y por ejecutar.

Era conveniente de igual forma hacer un llamado de presentación a los contribuyentes que figuraban en cartera morosa, para llegar a un acuerdo y facilitar la cancelación del gravamen sin comprometer los ingresos de los usuarios ni tampoco la sostenibilidad financiera de la entidad.

En cuanto a las obligaciones que se tenían con los diferentes proveedores, una propuesta que se hizo con relación al alquiler de maquinaria y equipos de construcción fue que la contratación de éstos elementos se hicieran no por hora porque el contratista exige un mínimo utilice o no los artefactos y resultaba más costoso, sino más bien por día mientras dura la pavimentación de una determinada obra, de ésta manera se aprovechaba en mayor medida el uso y la disponibilidad de los mismos, extendiendo un poco más el horario de trabajo.

No podía faltar la contribución con el mejoramiento de la calidad de vida de los funcionarios de la entidad, a través de la implementación de un plan de garantías por medio del cual se procura brindar mayor bienestar al personal en todos los frentes, por ejemplo, el otorgamiento de créditos educativos para una mejor capacitación de los empleados, créditos de vivienda, etc., por medio de libranza. Por último, otro aporte que se hizo a la empresa fue la creación de un Fondo de Contingencia para solventar gastos imprevistos o fortuitos que se le pueda presentar a cada funcionario. Dichos recursos provendrían de un porcentaje de las utilidades que gestan en cada proyecto y otra parte, de un porcentaje mínimo del salario dependiendo del nivel de ingresos de cada trabajador.

De esta manera se contribuía en buena medida con el equilibrio administrativo, financiero y operacional de la institución.

Por el lado de la **División Técnica**, una de las funciones específicas era la de *informar periódicamente sobre las existencias, consumos y utilización de materiales y elementos*

inventariados. El aporte a este aspecto estuvo relacionado con el cuidado preventivo y correctivo de los equipos de la entidad, promoviendo la investigación en el manejo tecnológico, para mejorar la productividad y eficiencia del servicio que presta la institución, o sea, lo que se pretendía era por una parte velar por el cuidado y mantenimiento de los elementos técnicos y por otra, controlar y supervisar los trabajos adelantados y avances de las diferentes obras de pavimentación a través del seguimiento de las operaciones efectuadas por los obreros.

Finalmente en la **Unidad de Control Interno**, encargada de verificar que los pagos efectuados y los ingresos recibidos se lleven de manera adecuada como lo dispone la Contraloría General de la Nación, lo que se propuso fue simplemente llevar un control de horario y asistencia a través de un sistema de marcación, con el fin de procurar que las operaciones y actuaciones se realicen de acuerdo a lo establecido en las normas institucionales.

Por otra parte el *Area de Sistemas*, se encargaba del manejo de la documentación, la elaboración de notificaciones, actas, resoluciones y todo lo relacionado con el archivo en general.

En general, lo que se pretendía era formar parte de todas y cada una de las divisiones de la empresa para conocer la funcionalidad de las mismas y poder enfocarme desde el ámbito institucional como un todo, para lograr proyectarse hacia la comunidad a través de la labor que desempeña tanto en el plano económico como en el social con su impacto.

Por ésta razón las recomendaciones que hice de parte de la institución para otros organismos del orden municipal teniendo en cuenta su funcionalidad están más adelante.

12. CONCLUSIONES

- El Fondo Rotatorio de Valorización Municipal es un organismo consciente de la importancia de ser parte en la formación de nuevos profesionales, al brindar la oportunidad de afianzar los conocimientos a través de la experiencia laboral y aportando con el desarrollo del perfil profesional.

- Durante la realización de la pasantía se tuvo la posibilidad de contrastar los conocimientos adquiridos en la Universidad con las situaciones reales que se suscitan en el desarrollo empresarial.

- La notable labor de la entidad dejó muy claro con su objetividad que el crecimiento urbano depende de la gestión que realice el gobierno municipal en coordinación con todos sus actores encabezados por la sociedad civil, quien genera en su accionar gran impacto para el desarrollo económico y social del municipio de Ipiales.

- En lo referente al estudio, la terciarización de la economía ipialeña es un fenómeno muy marcado que exige para su normal desarrollo una serie de condicionamientos y cambios que empiezan por la adecuación de la infraestructura física con el mejoramiento, reacondicionamiento y la ampliación de la malla vial urbana, debido a la enorme movilidad comercial que se gesta no solo en la frontera, sino también con los municipios colindantes y por su puesto al interior de la ciudad.

13. SUGERENCIAS

- La calidad y capacidad de la infraestructura es un elemento fundamental para el desarrollo de las ciudades. No sería coherente seguir construyendo vías, caminos, ordenadores viales, puentes, e invirtiendo recursos en estas obras, si no se cuenta con una política de mantenimiento que permita conservar la red vial en un estado óptimo y seguro que facilite las diferentes actividades que se desarrollan sobre ella, por lo tanto dicha medida no tiene que valerse siempre del apoyo económico que brinda la comunidad con un impuesto de este tipo, sino que debe estar avalada por el gobierno municipal y ser producto de la capacidad administrativa del ente encargado de estas obras. De igual manera las empresas de transporte, los usuarios y los conductores particulares, tiene cuota de responsabilidad el gobierno municipal en propender por el mantenimiento de las vías urbanas, de nada sirve los esfuerzos que se produzcan por conservarlas si no viene acompañado de respuestas y compromisos de todos y cada uno de ellos.

- Un incremento de recursos provenientes de la sobretasa a la gasolina puede ser una solución para mitigar el problema de la falta de inversión; además resulta conveniente mencionar que la baja capacidad de pago de los contribuyentes de valorización se debe primordialmente a la recesión económica que lesiona los ingresos de los colombianos; de este modo se evidencia un aumento en la cartera morosa en relación a los proyectos de pavimentación, particularmente los ya ejecutados. Entonces es posible que a través de un manejo adecuado de recursos y moderado de esta medida se pueda enrobustecer el fisco en la medida en que no se lesione por una parte los intereses de quienes consumen combustible y por otra los de los contribuyentes.

- En cuanto a la invasión del espacio público es urgente considerar dicha situación y propender por un mejor uso y aprovechamiento de este espacio, además de concertar con los trabajadores una posible reubicación de los vendedores ambulantes y estacionarios, quienes en cierto grado impiden la accesibilidad, movilidad y seguridad en el desplazamiento tanto vehicular como peatonal. Para atenuar de alguna manera este problema se debe actuar con una política que posibilite desarrollar la dinámica de las diferentes actividades que se suscitan en este espacio, sin lesionar los intereses individuales de cada trabajador ni entorpecer el desarrollo urbano a través del desenvolvimiento colectivo.

- Es importante también dotar de servicios públicos, equipamiento y demás necesidades básicas a las zonas declaradas de expansión urbana, para posibilitar el acceso,

preparando de este modo un suelo urbanizable a mediano plazo sobre todo para la población de bajos recursos que muy probablemente se ubicará en estas áreas; todo esto bajo el contexto programado de protección y seguridad social como lo contempla el nuevo gobierno, es decir aumentar el bienestar de la gente a través del mejoramiento de la calidad de vida.

- Es bueno saber que el incumplimiento de las normas ambientales se ha mitigado en cierta medida en los últimos años, pero sería conveniente seguir las pautas de las grandes ciudades, tanto en el plano ambiental como en el sistema de transporte, no solamente con la implementación de alternativas de transporte masivo, sino con estrategias y disposiciones de educación ambiental, restricción vehicular (pico y placa), armonización de zonas verdes y estacionarias, limitación de acceso por número de pasajeros (sobrecupo). De esta manera la organización del transporte urbano se debe armonizar con el desarrollo de las ciudades y orientarse hacia el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.

- La formulación de una política sectorial que involucre al transporte urbano debe ser integral, interdisciplinaria, coherente y tener continuidad en la medida en que ésta sea efectiva. Asimismo resulta conveniente optimizar y maximizar la infraestructura física sin descuidar el entorno urbano y ambiental a través de la utilización adecuada del suelo; por lo tanto las políticas y estrategias que se adopten pueden ser de largo plazo estructuradas a partir de proyectos de mediano alcance a través de medidas con vigencia inmediata, a bajo costo y de alto impacto.

BIBLIOGRAFÍA

- Plan Básico de Ordenamiento Territorial del Municipio de Ipiales (PBOT). 2002.
- Plan de Desarrollo Municipal de Ipiales. Periodo 2001-2003.
- Fondo Rotatorio de Valorización Municipal. Archivos Administrativos Generales. 2002-2003.
- VALLEJO, Dorado Pedro A. “Teoría de Finanzas Públicas”. Editorial Universidad de Nariño, Pasto, Nariño, Colombia. Diciembre 1995. 108 Págs.
- ALCALDIA MUNICIPAL DE IPIALES, Informe de Gestión 2001- 2003.
- CHARRY, Rodríguez Jorge A. “Indicadores de Gestión y Resultados como Instrumento de Competitividad en el Sector Público”. Santa fe de Bogotá. Editorial Planeta. 1ª Edición. 2000. 240 Págs.
- INTERNET: WWW.INVIAS.GOV.CO

CUADRO ESTADÍSTICO.