



LA VALORIZACIÓN COMO INSTRUMENTO DE FINANCIACIÓN DEL
DESARROLLO LOCAL: ESTUDIO DE CASO MUNICIPIO DE MANIZALES
CALDAS

PEDRO ANTONIO BOCANEGRA ZABALA

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE MANIZALES
FACULTAD DE ESTUDIOS SOCIALES Y EMPRESARIALES
MAESTRÍA EN DESARROLLO REGIONAL Y PLANIFICACIÓN DEL TERRITORIO
MANIZALES
2021

LA VALORIZACIÓN COMO INSTRUMENTO DE FINANCIACIÓN DEL
DESARROLLO LOCAL: ESTUDIO DE CASO MUNICIPIO DE MANIZALES
CALDAS

Autor

PEDRO ANTONIO BOCANEGRA ZABALA

Proyecto de grado para optar al título de Magister en Desarrollo Regional y Planificación
del Territorio

Tutor

MARÍA EUGENIA ARANGO OSPINA

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE MANIZALES
FACULTAD DE ESTUDIOS SOCIALES Y EMPRESARIALES
MAESTRÍA EN DESARROLLO REGIONAL Y PLANIFICACIÓN DEL TERRITORIO
MANIZALES
2021

DEDICATORIA

A mi madre Ana Victoria Zabala como pilar y estandarte de mi familia.

A mi padre Pedro Antonio Bocanegra que desde el cielo esta siempre guiándome, para alcanzar estas metas académicas, fuente de inspiración de todos mis logros.

A mi esposa y mis hijos, Katerine Vega, Gerónimo y Alejo, por demostrarme el amor verdadero.

A mis hermanos, Carmenza, Roció, Julio, Andrés Bocanegra Zabala por entender el concepto de familia y apoyarme en todos mis procesos profesionales y laborales.

AGRADECIMIENTOS

Al concluir con éxito el trabajo de grado, una nueva etapa de mi vida, quiero extender un profundo agradecimiento, a quienes hicieron posibles este sueño, aquellos que junto a mi caminaron en todo momento y siempre fueron inspiración, apoyo y fortaleza.

Este logro especial a DIOS, por siempre llevarme por el camino correcto, iluminando y bendiciendo todos los pasos de mi vida y hacer de mi un ser humano digno de servirle a la comunidad por medio de esta meta cumplida.

Mi gratitud también a la directora de trabajo de grado María Eugenia Arango Ospina por su apoyo, acompañamiento, enseñanzas y orientación en el proceso investigativo que constituyen la base de este logro profesional.

A mi esposa y mis hijos, Katerine Vega, Gerónimo y Alejó, por estar ahí siempre, muchas gracias a ustedes por demostrarme que el verdadero amor no es otra cosa que el deseo inevitable de ayudar al otro para que este se supere.

A la universidad Autónoma de Manizales y la Universidad de Ibagué, docentes, compañeros de estudio, siendo ustedes quienes con su apoyo y enseñanzas constituyen la base de mi vida profesional.

Gracias infinitas a todos...

RESUMEN

El desarrollo regional es impulsado por diversos factores, uno de estos tiene que ver con los procesos de urbanización que conllevan a la mejora en la calidad de vida de los ciudadanos y a potencializar la competitividad de las ciudades. Para financiar estas obras urbanísticas, las administraciones locales tienen la posibilidad de apalancarse en un mecanismo que ha mostrado ser eficaz a través de la historia, y es el de la contribución de valorización.

Manizales, ha sido una de las ciudades que ha implementado este mecanismo en diversas ocasiones y para obras específicas, lo que le ha permitido servir de referente para que otras ciudades se animen a implementar este mismo modelo de financiación. En este orden de ideas, la presente investigación se realizó con el propósito de determinar los factores asociados al desarrollo de obras de infraestructura por el sistema de valorización en el municipio de Manizales y su incidencia en el desarrollo de la ciudad. Para ello, se optó por una investigación con un enfoque cualitativo, de tipo descriptivo, empleando técnicas como las entrevistas semiestructuradas y la revisión documental para la recolección, sistematización y análisis de la información. Los hallazgos permitieron evidenciar que la experiencia que tiene la ciudad de Manizales en el manejo del mecanismo de la valorización ha sido positiva, pues ha demostrado que se pueden ejecutar obras de gran envergadura haciendo un uso eficiente y transparente de los recursos financieros para el mejoramiento de la infraestructura de la ciudad, lo cual redundará en una mejor calidad de vida para sus ciudadanos, favorece el desarrollo regional y la hace una ciudad más competitiva en el contexto nacional.

Palabras clave: Desarrollo regional, Contribución de valorización, Obras públicas.

ABSTRACT

Regional development is driven by several factors, one of which has to do with urbanization processes that lead to an improvement in the quality of life of citizens and enhance the competitiveness of cities. In order to finance these urban development works, local administrations have the possibility of leveraging on a mechanism that has proven to be effective throughout history, and that is the valorization contribution. Manizales has been one of the cities that has implemented this mechanism on several occasions and for specific works, which has allowed it to serve as a reference for other cities to be encouraged to implement this same financing model. In this order of ideas, this research was carried out with the purpose of determining the factors associated with the development of infrastructure works through the valorization system in the municipality of Manizales and its impact on the development of the city. For this purpose, a qualitative, descriptive research approach was chosen, using techniques such as semi-structured interviews and documentary review for the collection, systematization and analysis of the information. The findings showed that the experience of the city of Manizales in the management of the valorization mechanism has been positive, as it has demonstrated that large-scale works can be executed with an efficient and transparent use of financial resources for the improvement of the city's infrastructure, which results in a better quality of life for its citizens, favors regional development and makes it a more competitive city in the national context.

Keywords: Regional Development, Valuation contribution, Public Works.

CONTENIDO

1	PRESENTACIÓN	14
2	ÁREA PROBLEMÁTICA Y PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN	15
2.1	PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN:.....	20
3	JUSTIFICACIÓN	21
4	REFERENTE TEÓRICO	23
4.1	DESARROLLO REGIONAL.....	23
4.2	PLANIFICACIÓN TERRITORIAL.....	26
4.3	INSTRUMENTOS DE FINANCIACIÓN DEL DESARROLLO LOCAL	27
4.3.1	Contribución de valorización (CV)	27
4.3.2	Valor de uso en lo urbano.....	29
4.4	VALOR DE USO DEL SUELO URBANO.....	32
5	ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS	35
5.1	ÁMBITO LATINOAMERICANO.....	35
5.2	ÁMBITO NACIONAL.....	36
5.3	ESTATUTOS DE VALORIZACIÓN DE ALGUNAS CIUDADES	39
5.3.1	Bogotá D.C.	40
5.3.2	Medellín.....	41
5.3.3	Pereira.....	42
5.3.4	Ibagué	43
5.3.5	Manizales.....	44
5.4	MARCO NORMATIVO	46
5.5	REFERENTE CONTEXTUAL.....	48
5.5.1	Departamento de Caldas	48
5.5.2	Municipio de Manizales	50
5.5.3	Índice de Competitividad de Ciudades.....	51
5.5.4	Índice de Progreso Social IPS	54
6	OBRA DE INFRAESTRUCTURAS FINANCIADAS BAJO EL MECANISMO DE FINANCIACIÓN DE VALORIZACIÓN EN LA CIUDAD DE MANIZALES....	56

6.1	ADECUACIÓN ESPACIO PÚBLICO ENTRE CALLES 24 A Y 26 CON CARRERA 17 Y 19.....	56
6.2	BULEVAR CALLE 65 VÍA A FÁTIMA	60
6.3	INTERSECCIÓN BATALLÓN 4 CARRIL VÍA ALTO DEL PERRO	64
6.4	MEJORAMIENTO A LA VÍA DE ACCESO DE LA VEREDA ARENILLO....	69
6.5	PASEO DE LOS ESTUDIANTES FASES 1 Y 2.....	72
6.6	PAVIMENTACIÓN URBANIZACIÓN ALFÉREZ REAL.....	76
6.7	PROYECTO PARALELA NORTE GRUPO 2 SECTOR BAJO ROSALES FASE 1 Y 2	80
6.8	RENOVACIÓN URBANA PLAZA ALFONSO LÓPEZ	85
7	OBJETIVOS.....	91
7.1	OBJETIVO GENERAL.....	91
7.2	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	91
8	METODOLOGÍA	92
8.1	ENFOQUE INVESTIGATIVO	92
8.1.1	Alcance Descriptivo-Interpretativo	92
8.2	UNIDAD DE ANÁLISIS	92
8.3	MATRIZ DE CATEGORÍAS	93
8.4	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS.....	93
8.4.1	Entrevistas semiestructuradas.....	94
8.4.2	Revisión documental	95
8.5	SISTEMATIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN.....	95
8.6	ANÁLISIS DE DATOS.....	95
9	SISTEMATIZACIÓN DE ENTREVISTAS DIRIGIDAS A EXPERTOS Y CIUDADANOS	97
9.1	ENTREVISTA DIRIGIDA A EXPERTOS	97
9.2	ENTREVISTA DIRIGIDA A CIUDADANOS	106
10	DISCUSIÓN.....	118
11	CONCLUSIONES.....	123
12	RECOMENDACIONES.....	126

13	REFERENCIAS	128
14	ANEXOS	136

LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Categorización de municipios	18
Tabla 2. Ingresos Corrientes de Libre Destinación de los municipios	18
Tabla 3. Referentes normativos	46
Tabla 4. Índice de competitividad de ciudades	52
Tabla 5. Costos, beneficiarios y gravamen distribuible.....	56
Tabla 6. Límites de la obra de infraestructura	57
Tabla 7. Costos de ejecución de la obra	59
Tabla 8. Características de la construcción de la obra.....	62
Tabla 9. Costos, beneficiarios y gravamen distribuible.....	64
Tabla 10. Presupuesto de la obra	68
Tabla 11. Costos, beneficiarios y gravamen distribuible.....	69
Tabla 12. Tramos intervenidos en la obra	69
Tabla 13. Presupuestos de la obra	71
Tabla 14. Costos, beneficiarios y gravamen distribuible.....	72
Tabla 15. Límites de la obra	74
Tabla 16. Presupuesto de la obra	75
Tabla 17. Costos, beneficiarios y gravamen distribuible.....	77
Tabla 18. Características de ejecución de la obra.....	78
Tabla 19. Tramos intervenidos en la obra	78
Tabla 20. Presupuesto de la obra	80
Tabla 21. Costos, beneficiarios y gravamen distribuible.....	80
Tabla 22. Presupuesto de la obra	84
Tabla 23. Costos, beneficiarios y gravamen distribuible.....	85
Tabla 24. Límites de intervención de la obra	86
Tabla 25. Comparativo de obras de valorización en Manizales	90
Tabla 26. Operacionalización de variables y categorías.....	93

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Recursos provenientes de la valorización y la plusvalía.....	15
Figura 2. Valor de uso	31
Figura 3. Uso del suelo.....	34
Figura 4. Mapa del departamento de Caldas	49
Figura 5. Mapa del municipio de Manizales	50
Figura 6. Puntaje general y posición en el ICC 2020	53
Figura 7. Componentes del índice de progreso social.....	54
Figura 8. Imagen satelital de la zona de influencia	58
Figura 9. Grado de aceptación de la obra ejecutada por el Invama.....	64
Figura 10. Límites de la obra.....	65
Figura 11. Diseño de la intersección	67
Figura 12. Diseño de los espacios de tránsito.....	67
Figura 13. Proyecto desde vista satelital	70
Figura 14. Barrios involucrados en la obra.....	74
Figura 15. Diseño de la obra.....	79
Figura 16. Zona de influencia de la obra	82
Figura 17. Diseño de la obra terminada.....	83
Figura 18. Diseño estructural de la obra.....	84
Figura 19. Barrios de influencia de la obra	87
Figura 20. Diseño de la obra.....	87
Figura 21. Movimientos peatonales y vehiculares	89
Figura 22. Percepción del desarrollo regional	98
Figura 23. Contribución de la valorización como mecanismo de financiación.....	99
Figura 24. Beneficios de la valorización para los habitantes de la ciudad	100
Figura 25. Casos exitosos de obras de valorización.....	101
Figura 26. Indicadores del mecanismo de la valorización.....	102
Figura 27. Problemas administrativos con la valorización.....	103
Figura 28. Suficiencia de la legislación sobre valorización	104

Figura 29. Red semántica opiniones de expertos	105
Figura 30. Congestión vehicular.....	106
Figura 31. Tiempos de movilidad.....	107
Figura 32. Disminución de la accidentalidad	108
Figura 33. Accesibilidad a diferentes áreas de la ciudad.....	109
Figura 34. Embellecimiento urbano	110
Figura 35. Visibilidad por iluminación	111
Figura 36. Percepción de seguridad.....	112
Figura 37. Conocimiento de que la obra fue hecha de valorización	113
Figura 38. Percepción del manejo de la valorización.....	114
Figura 39. Percepción acerca del INVAMA	115
Figura 40. Cuidado del medio ambiente.....	116
Figura 41. Percepciones de los ciudadanos sobre el mecanismo de la valorización	117

LISTA DE ANEXOS

Anexo A. Construcción del instrumento de recolección de información.....	136
Anexo B. Consentimiento informado para la participación en investigaciones.....	138
Anexo C. Cuestionario para la entrevista	143
Anexo D. Protocolo de trabajo de campo.....	145

1 PRESENTACIÓN

La presente investigación se realiza dentro del marco del desarrollo regional a partir del mecanismo de la contribución de valorización para apalancar los procesos de urbanización y financiar la ejecución de proyectos de inversión en pro del progreso y mejoramiento de las condiciones de vida de la población y la competitividad del territorio.

Para comprender los procesos asociados a su implementación, se decide sistematizar las experiencias de construcción de obras a través del aprovechamiento de la estrategia de la valorización como instrumento de desarrollo regional del municipio de Manizales – Caldas y capitalizar, en el marco de la gestión del conocimiento, los aprendizajes adquiridos al ser considerada como una de las ciudades líderes en Colombia en los procesos de valorización municipal.

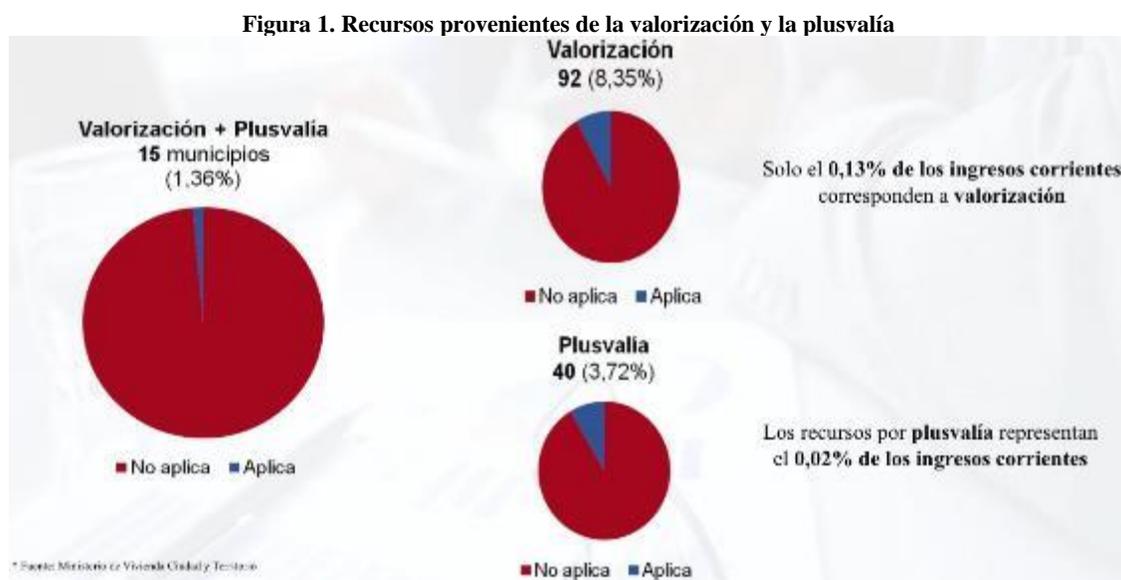
En tal sentido se realizó una investigación de tipo cualitativo con alcance descriptivo y comprensivo, donde se consideraron entre otros, la información recabada del Instituto de Valorización de Manizales, la participación de expertos como fuentes de información primaria a partir de técnicas como las entrevistas semiestructuradas y la revisión documental tanto teórica como referencial.

Como principal resultado esperado, se entrega información relevante sobre el uso del instrumento de la valorización en el municipio de Manizales, siendo esta contrastada para la identificación de oportunidades de gestión financiera en otros municipios de Colombia a partir de una propuesta sustantiva en pro de aprovechar otras opciones de financiación para el desarrollo regional.

2 ÁREA PROBLEMÁTICA Y PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

La presente investigación se enmarca dentro de la necesidad de incrementar los recursos financieros a nivel de los entes territoriales, y hacer un uso racional de los mismos, usando como uno de los mecanismos de financiamiento la contribución de valorización como estrategia para mejorar las condiciones y el bienestar de la población.

Se destaca al respecto, que, existiendo diversas fuentes para la gestión de recursos, se ha encontrado un bajo uso de estas para generar mayor desarrollo y competitividad dentro de las regiones, como se puede observar en datos arrojados por el Ministerio de vivienda ciudad y territorio, febrero 2017.



Fuente: (DNP, 2017).

Como se evidencia, solo el 1,36% de los municipios utilizan la valorización y participación en plusvalías para la recaudación de recursos, siendo de mayor recurrencia el uso de la valorización.

En este sentido, se consideran los postulados de Maldonado (2004), al referirse a hechos prácticos en donde la urbanización y mejoramiento de los diversos elementos constitutivos de un territorio (servicios públicos, acceso vial, infraestructura, entre otros) constituyen una valorización significativa del suelo y la propiedad privada; los propietarios obtienen un mayor valor de su predio por efecto de la valorización de sus inmuebles o lotes como resultado de las obras, mientras que el municipio con el uso de los recursos del erario público no recibe ningún tipo de contraprestación.

Dadas las anteriores consideraciones se debe tener en cuenta que en Colombia, además de la constitución política, se han diseñado instrumentos legales como la Ley 388 de 1997, la cual establece por medio del artículo 38 la necesidad de generar “mecanismos que garanticen el reparto equitativo de las cargas y los beneficios derivados del ordenamiento urbano entre los respectivos afectados” (Colombia, El Congreso de Colombia, 1997). En consecuencia, debe prevalecer el reparto equitativo, debido a que se han señalado aumentos de valor en la tierra, sin esfuerzo alguno de sus propietarios, adicionalmente la propiedad privada desde 1936 y además estipulado dentro de la Constitución Política, tiene una función social, y por ende un derecho-deber, con lo cual está sujeto a privilegios y obligaciones.

Ahora bien, se debe tener en cuenta que desde la emisión de la Ley 388, se han tomado los recursos de la contribución de valorización como la columna vertebral de la financiación para las obras públicas y urbanización en el territorio colombiano. Pero ha sido una dinámica que presenta algunas falencias, sobre todo por la falta de continuidad en su aplicación, lo que genera contrastes entre el desarrollo de algunas ciudades y la pobre competitividad y bajo desarrollo urbanístico de otras, ante un nulo aprovechamiento de los recursos provenientes el aumento del valor de la tierra, en Colombia las cuentas del Departamento Nacional de Planeación (DNP) muestran que solo 49 municipios, es decir el 4 por ciento del total, habían aplicado este instrumento para capturar el valor del desarrollo del suelo, visible no solo en el cambio del uso (de residencial a comercial o de vocación rural a áreas de expansión urbana), sino también en la edificación de más pisos en los

inmuebles, dejando así los municipios de percibir \$ 250.000 millones año por desarrollo del suelo .

Según lo manifiesta Borrero (2011) son ejemplos de caso exitosos de la aplicación de este tributo ciudades como Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla, Bucaramanga y Manizales, y en general, los municipios con más de 300.000 habitantes, los cuales a duras penas llegan a la cifra de 20 en Colombia, como son Bogotá, Medellín, Cali, Manizales, Bucaramanga, Pasto, Ibagué, Neiva, Pereira, Valledupar, Cartagena, Montería, Riohacha, Popayán, Armenia, Villavicencio, Sincelejo, Cúcuta, Santa Marta, Tunja (Olaya, 2019). Esta es una realidad que deja un sinsabor, pues en este orden de ideas más del 98% de los municipios en Colombia no pueden utilizar efectivamente la herramienta de la valorización para recaudar ingresos, pues no tienen los recursos para invertir en grandes proyectos que redunden en valorización para las propiedades, en donde los habitantes deben ser partícipes con aportes acordes a la valorización de sus propiedades. Entonces, según las cifras, este mecanismo está siendo utilizado eficientemente en ciudades grandes de Colombia.

Una de las causales de esta situación en Colombia, surge desde el año de 1985, cuando se empezó a trabajar en el tema de la reducción del Estado y de la descentralización fiscal y administrativa, en donde uno de los objetivos era transferir a los municipios y departamentos, entre otras funciones, la responsabilidad de gestionar por sus propios medios los recursos para su funcionamiento y para proyectos de inversión. Es a partir de la ley 1551 de 2012, en su artículo 7, en donde, como parte de ese proceso de descentralización, los municipios son categorizados teniendo en cuenta su población, los Ingresos Corrientes de Libre Destinación (ICLD), la importancia económica y la situación geográfica, quedando de la siguiente manera:

Tabla 1. Categorización de municipios

Categoría	No. de habitantes	ICLD	Grado de Importancia Económica
Especial	Superior o Igual a 500.000	400.000 SMMLV	Grado 1
1	Entre 100.001 y 500.000	Entre 100.000 y 400.000 SMMLV	Grado 2
2	Entre 50.001 y 100.000	Entre 50.000 y 100.000 SMMLV	Grado 3
3	Entre 30.001 y 50.000	Entre 30.000 y 50.000 SMMLV	Grado 4
4	Entre 20.001 y 30.000	Entre 25.000 y 30.000 SMMLV	Grado 5
5	Entre 10.001 y 20.000	Entre 15.000 y 25.000 SMMLV	Grado 6
6	Inferior a 10.000	No superiores a 15.000 SMMLV	Grado 7

Fuente: Autor con datos del art. 7 Ley 1551 de 2012 (Colombia, El Congreso de Colombia, 2012)

La Contaduría General de la Nación (CGN), es el organismo que anualmente actualiza los datos de los ICLD de los municipios, para el año 2019 las cifras son:

Tabla 2. Ingresos Corrientes de Libre Destinación de los municipios

Categoría	Número de Municipios	Número de habitantes (DANE)
Especial	6	15.790.950
1	27	8.901.304
2	18	2.996.946
3	15	1.190.535
4	26	2.407.191
5	41	1.938.790
6	963	15.826.431
Total Municipios	1096	49.052.147

Fuente: Elaboración propia con base en información de la CGN, 2019.

Como se puede evidenciar en la tabla 2, el **91,6%** de los municipios del país, se encuentran en las categorías 5 y 6, agrupando a un **36,2%** del total de la población colombiana estimada por el DANE. Esta es una cifra muy representativa, pues estos municipios no cuentan con la capacidad financiera para realizar proyectos de gran envergadura que beneficien de forma representativa a sus habitantes.

Esta categorización la utiliza el gobierno nacional para asignar los recursos a través del Sistema General de Participaciones (SGP), reglamentado por la Ley 715 de 2001, la cual establece los porcentajes de recursos a transferir y en que rubros específicos deben ser invertidos como se muestra a continuación:

- Educación: **58,5%**
- Salud: **24,5%**
- Propósito General (Agua potable, saneamiento básico, deporte y recreación, cultura y otros): **17%**

Si entonces, para sufragar sus gastos de funcionamiento y de inversión en proyectos de infraestructura y equipamiento, los municipios solo podrán recurrir a los recursos que perciban por concepto de ingresos tributarios (*impuestos directos e indirectos*), y por ingresos no tributarios (*tasas y tarifas, multas, contribución de valorización, entre otros.*), situación que les deja unas muy escasas, por no decir nulas posibilidades, a los municipios de las categorías 5 y 6 de realizar inversiones en proyectos significativos para su comunidad.

Resulta pertinente entonces, la realización de la investigación propuesta, a partir de la cual se podrá indagar y evidenciar a partir de diferentes casos exitosos, y de manera particular en la ciudad de Manizales, como se ha dinamizado el uso de la valorización para la ejecución de obras urbanísticas y de infraestructura dirigidas al fortalecimiento competitivo de la región, como también para garantizar el bien general. Se incorporarán al análisis, además de las categorías asociadas con los mecanismos de recaudo para el desarrollo de

obras de infraestructura, el manejo dado a los instrumentos brindados por la legislación para acceder a los recursos generados a partir del mayor valor del suelo.

También es pertinente poder identificar a través de la presente investigación, porqué siendo la contribución de valorización un mecanismo establecido por la ley para generar recursos es tan poco utilizado por los mandatarios territoriales para fortalecer las finanzas de sus municipios y departamentos.

2.1 PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN:

¿Cuáles han sido los factores asociados a la financiación del desarrollo a partir de la valorización municipal en el municipio de Manizales analizados en términos, tanto de las ejecuciones reales, así como desde las percepciones de los actores involucrados?

3 JUSTIFICACIÓN

Desarrollar una investigación desde la indagación de los mecanismos y herramientas para el fortalecimiento en las inversiones urbanísticas y de infraestructura de los municipios, es una manera de establecer una ruta metodológica y procedimental para la consecución de bienestar para los pobladores de los diferentes municipios.

Comprender la normatividad y la forma de articulación con los instrumentos que desde allí se brindan para la participación de la contribución de valorización, genera diversas opciones para la ejecución de proyectos locales y regionales que aportan al crecimiento económico y social. La evidencia de la revisión documental muestra que el uso adecuado de estos recursos termina siendo el mayor baluarte para el sistema urbanístico de los municipios.

Como ya se ilustra en la identificación del problema, la política de descentralización del Estado dejó a la gran mayoría de los municipios sin la capacidad de maniobra para ejecutar obras que permitan generar valor a la tierra y así beneficiarse de los tributos de valorización, los municipios que se han beneficiado de este importante instrumento de manera exitosa son casi en su totalidad, pertenecientes a las categorías Especial y Categoría 1, correspondiente a las capitales de departamento. Por tanto el resto de municipios y en especial, los pertenecientes a las categorías 5 y 6, al estar sujetos a aplicar los recursos transferidos por el gobierno, acordes a la rigurosidad de la destinación que obliga el SGP, pueden, a duras penas, sufragar sus gastos de funcionamiento con los dineros que recaudan de forma regular con los impuestos fijos como el predial y algunas sobretasas y multas, así, los recursos que quedan para invertir en obras representativas de infraestructura y equipamiento son prácticamente nulos.

Este es un tema sensible en materia fiscal y de desarrollo, y es necesario explorar otras opciones que permitan a los municipios aprovechar las grandes ventajas que tienen los

ingresos de valorización, los cuales son una fuente viable de financiación y apoyo para el crecimiento de las ciudades y mejora las condiciones de vida de sus residentes.

Ahora bien, establecer una descripción del uso adecuado de la valorización en el caso objeto de estudio, contribuirá al reconocimiento de casos de gestión exitosa, en donde el municipio ha utilizado las herramientas brindadas por la Ley para el cobro de la valorización y posteriores inversiones en materia urbanística y de infraestructura, lo cual se refleja en el bienestar general. En este sentido, el aporte investigativo es proveniente de un ejercicio serio de investigación y dirigido a nutrir el debate académico.

Al hablarse de valorización es imperante señalar que la gran beneficiada de las obras de urbanización e infraestructura es la misma sociedad, aunque en ocasiones esto es invisible, porque no es consciente del bienestar que trae consigo la ejecución de nuevos proyectos en diversos ámbitos: viales, de servicios públicos, centros educativos, edificaciones de interés social, entre otros. Es aquí donde entra en juego el establecimiento de una investigación encaminada a contrastar la ejecución de proyectos exitosos, y quizá otros que no lo son tanto, para lograr generar confianza y así aprovechar los instrumentos que ofrece la normatividad para el desarrollo regional.

Finalmente, esta investigación se realizará al ser detectado un gran vacío de conocimiento, ya que las estadísticas han demostrado, además del conocimiento tanto de las experiencias de las cuales es posible aprender, como del uso del instrumento de la valorización, y la correcta aplicación de los poderes brindados por la normatividad para la ejecución de proyectos y planes de desarrollo correctamente estructurados para la financiación de obras públicas.

4 REFERENTE TEÓRICO

El presente apartado se ha construido con base en los diferentes elementos teóricos y conceptuales que permiten establecer las bases sobre las cuales edificar la presente investigación, en términos del desarrollo regional, la planificación territorial y de instrumentos de financiamiento como la contribución de valorización.

4.1 DESARROLLO REGIONAL

Para poder hablar de desarrollo regional se necesitan las herramientas para interpretar el territorio desde conceptos como lugar, espacio y territorio que permitan comprender y planificar el lugar donde vivimos, espacio y territorio (Mazurek, 2012). Ahora bien, esto quiere decir que el concepto de territorio es el primer paso para entender el desarrollo regional, en este sentido se parte de la concepción inicial concedida a este término, en donde el territorio se relaciona exclusivamente con lo terrestre (Mazurek, 2005).

Sobre esto último, el término territorio relacionado directamente con la tierra, se convirtió en un concepto utilizado para la imposición y definición de límites, generando mayor confusión y siendo sustento teórico para los fines de explotación de recursos y redistribución de rubros en espacios territoriales (Mazurek, 2005, pág. 1). Ahora bien, la comprensión del territorio a través del tiempo ha permitido la identificación de su funcionalidad y sus interacciones que lo determinan y desarrollan.

Según Mazurek (2009) “el territorio es una construcción social por parte de los actores de la sociedad” (pág. 14). Ahora bien, la existencia del territorio se caracteriza por cuatro aspectos principalmente: una porción de superficie terrestre que no necesariamente debe respetar las fronteras impuestas, la existencia de identidades construidas y desarrolladas alrededor del territorio, no estar sujeto exclusivamente a un solo grupo social ya que allí pueden estar sobrepuestos territorios y con ello diversos grupos sociales compatibles e

incompatibles, y ser un lugar en donde se posibilite la reproducción social (Mazurek, 2005, pág. 3).

En adición, aunque el territorio se ha podido definir, este presenta relaciones, con los actores sociales, como se expuso al inicio, y sus relaciones son con tres esencialmente: 1. Actores locales, 2. Contexto internacional, y 3. Estado, administración local y regional (Mazurek, 2005, pág. 4). Estos actores y sus interacciones son vitales para darle un verdadero sentido al territorio, en lo cual Mazurek (2005) es enfático al asegurar que “el concepto de territorio no sirve para nada si no está relacionado con la cuestión del desarrollo, y en particular del desarrollo local” (pág. 6).

En consecuencia, el papel de los diferentes actores irá teniendo implicaciones en el desarrollo territorial. Incluso, haciendo mayor énfasis en el actor estado, administración local y regional, es la gobernanza que debe influir recíprocamente en la construcción territorial y su fundamento permitir comprender el desarrollo local y regional (Mazurek, 2009, pág. 17). En síntesis, el territorio y el desarrollo territorial, a nivel local y regional, son una construcción social y de interacción entre actores sociales, y su comprensión, es el punto de partida para dar continuidad al abordaje del concepto de desarrollo regional.

Por otro lado, se requiere entender que es el desarrollo y cómo este ha sido visto como un elemento constitutivo de la medición del avance en las diferentes economías de las naciones, y en este sentido generalmente el desarrollo de una región se traduce en “el incremento del bienestar que se expresa en indicadores económicos, sociales e institucionales” (Rosales, 2010, pág. 4). De lo anterior cabe destacar que el desarrollo entonces se puede medir, y esto es necesario para establecer mecanismos de generalización de resultados en las políticas e iniciativas que se implementan dentro de un territorio o región.

De otro lado Boisier (2001) define el Desarrollo Regional de la siguiente manera: consiste en un proceso de cambio estructural localizado (en un ámbito territorial denominado

"región") que se asocia a un permanente proceso de progreso de la propia región, de la comunidad o sociedad que habita en ella y de cada individuo miembro de tal comunidad y habitante de tal territorio (pág. 7).

Ahora bien, el desarrollo debe evitar ser visto únicamente como un elemento *cosificable* (término para señala una extrema simplificación, a incluso cosa), en donde los diferentes actores que hacen posible el desarrollo de una región solo son un número de un indicador, en este caso las personas, el sistema educativo, el urbanismo, la movilidad social, entre otros. En la dirección planteada se debe considerar que el desarrollo ahora debe ser concebido desde los movimientos sociales y la acción colectiva, esto es porque desde allí se pueden realizar una redefinición de la naturaleza, la sociedad y la economía (Múnera, 2007, pág. 109).

Con referencia en lo anterior, el desarrollo de una región no puede concebirse en la actualidad como un hecho estático, sencillamente medible por indicadores y por ende reproducible fielmente en cualquier lugar, región o condición. Así entonces, cobran significado el señalamiento realizado por las Naciones Unidas, donde asegura que el desarrollo regional se caracteriza por ser un concepto multidimensional y dinámico, en donde prevalece “un sistema de relaciones en donde influye incluso la distribución de los ingresos para la generación de oportunidades individuales y colectivas, esto preservando la organización territorial de la sociedad” (CEPAL, 1987, pág. 53).

Cabe agregar, que el desarrollo regional es de vital importancia para la construcción de una sociedad con privilegios y avance competitivo y de bienestar, pero supeditado a sus propias características y estructuras económicas y sociales, las cuales difieren entre ellas, con lo cual el pensar en el desarrollo regional como un concepto sencillamente adaptado para todo contexto, carece de objetividad. Y para citar alguna de las condiciones básicas para cimentar el desarrollo en la actualidad se trae a colación la importancia de la participación de la ciudadanía, esto por ahora posee gran “capacidad para ejercer control sobre el aparato

estatal” y por ende buscar “el bienestar colectivo para la erradicación de la pobreza” (Múnera, 2007, pág. 111), entre otros flagelos.

Cuando se aborda el tema de la función de la ciudad, se hace referencia a la actividad principal que aquella realiza, y por la cual es reconocida en el territorio, siendo las personas que allí residen, las que contribuyen con sus trabajos a definir esa función de ciudad. Los principales bloques de funciones son los siguientes:

- Administrativa
- Servicios
- Comercial
- Industrial
- Residencial
- Otras funciones: hospitalaria, cultural, educativa, religiosa, entre otras

Los administradores de las ciudades, sin descuidar el desarrollo integral de las mismas, deben crear los planes y destinar la mayor cantidad de recursos posibles para potencializar su actividad principal, aquella que genera la mayor cantidad de ingresos, y que permite el bienestar de la mayor cantidad de personas.

4.2 PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

En concordancia con lo anteriormente observado en el tema de función de ciudad, la planificación territorial debe ser consecuente con incentivar lo máximo posible el crecimiento económico y la mejora en el bienestar de sus habitantes, desarrollando estos sectores claves y estratégicos para la ciudad.

Es importante resaltar la importancia de que esta planificación debe ser estratégica, pensada en el largo plazo, y aprovechando las fortalezas existentes en cada territorio.

Según lo argumenta Elizalde (2003), la planificación estratégica es una herramienta que hoy sirve para elaborar planes de desarrollo regionales en donde se utilizan métodos participativos, se trabajan las debilidades y fortalezas de un territorio y se trazan los posibles caminos para establecer lineamientos estratégicos que lleven a que las regiones sean competitivas, rescatando las características que las hacen especiales y que sirvan de base para un desarrollo sostenible.

Es importante tener en cuenta, al momento de realizar los procesos de planificación territorial, el uso y utilidad de herramientas como las TIC, que abren la posibilidad de aprovechar las oportunidades que trae la globalización, que atenúa las brechas del aislamiento territorial, y permite estar en contacto con otras entidades públicas, privadas y ONG, para gestionar recursos y aunar esfuerzos y recursos que permitan impulsar el desarrollo local, lo cual permitirá ejecutar actividades que redundarán en el bienestar de sus habitantes.

4.3 INSTRUMENTOS DE FINANCIACIÓN DEL DESARROLLO LOCAL

Desde la misma constitución política de Colombia se han generado mecanismos e instrumentos que conceden al municipio la capacidad de extraer recursos provenientes del crecimiento propio del territorio, uno de esos mecanismos es el de la contribución de valorización.

4.3.1 Contribución de valorización (CV)

Acosta (2010) en Instrumentos de Financiación del Desarrollo Urbano en Colombia aporta un concepto básico de CV como cobro aplicado a predios individuales como contribución a la construcción de obras en su área de influencia, que han sido específicamente aprobadas por el Concejo Municipal en proporción al área, uso y estrato socioeconómico de los inmuebles. Entendida como recuperación parcial de PV – tope: valor de la obra.

Este primer instrumento ha sido utilizado generalmente por diversos países y regiones y se podría decir que es más reconocido, puesto es sencilla su verificación en la realidad y la práctica. En primera instancia se debe entender que la valorización es:

Un tributo especial que genera un gravamen real se impone a los propietarios o poseedores de aquellos bienes inmuebles ubicados en áreas urbanas, rurales y de expansión urbana que se benefician con la ejecución de la obra, plan o conjunto de obras de interés público, debido al mayor valor que adquieren los predios, lo que los obliga a contribuir al pago de las mismas. (Navarro, 2016, pág. 70)

Atendiendo a la definición expuesta, la ejecución de proyecto de inversión para el desarrollo regional hace uso de los diversos beneficios derivados de la urbanización o crecimiento en infraestructura, con lo cual todos los trabajos a ser realizados por el municipio puedan ser costeados al percibir una parte de la valorización que recibirán los habitantes de la zona colindante, lo cual resultaría, a todas luces, beneficioso para los contribuyentes y para administración municipal.

Existe un agravante en la contribución de valorización, y tiene que ver con la correcta planeación de los proyectos, para evitar que el municipio incurra en gastos innecesarios entrando en el detrimento del erario público.

Como se pudo evidenciar en el planteamiento del problema, son muy escasos los municipios que han implementado el mecanismo del cobro de valorización, lo que hace también que los expertos en el tema sean pocos. Ante esta situación, el Instituto de Estudios del Ministerio Público (IEMP) de la Procuraduría General de la Nación, realizó un estudio en el año 2012, en el marco del simposio “Técnicas y modelos de valorización: experiencia nacional e internacional”, en asocio con el Instituto de Estudios Urbanos (IEU) de la Universidad Nacional y con el apoyo del Lincoln Institute of Land Policy, el cual consolidó en un libro (Borrero, 2012) y el cual sirve como referente obligado de consulta para todo lo concerniente a este tema.

4.3.2 Valor de uso en lo urbano

El valor de uso es conocido como la capacidad que posee un objeto, bien o servicio para satisfacer una determinada necesidad del ser humano. En este sentido, el valor de uso en lo urbano puede referirse a la estimación, significado o aprecio que tienen las personas en cuanto a los espacios urbanos actuales existentes en las ciudades de un país, las cuales presentan grandes historias que abarcan lo político, económico, social y arquitectónico de los años transcurridos, cuyos procesos de reestructuración se profundizaron en ciudades metropolitanas permitiendo el origen de los llamados espacios urbanos con grandes valores de importancia por parte de los habitantes.

De acuerdo con lo anterior, Márquez (2014) indica que la ciudad desde su origen surge como valor de uso por parte de los habitantes, donde su valor hacia el no solamente es semiótico, material y signico sino también simbólico debido a su historia de transcendencia. Así mismo, Lefebvre (2017) enfatiza que la sociedad de una ciudad se vuelve un espacio urbano cuando se hace crecer desmesuradamente con la finalidad de tener valor de uso por el empleo de tiempo de los habitantes.

Se dice que el valor de uso en lo urbano comienza a partir de la producción de las personas, por ello la distinción de “creación y producción” establecida por Lefebvre citado por Márquez (2014) indica que la obra de un espacio urbano proviene de la creación de las personas, la cual está destinada a su valor de uso, sin embargo, su producto, es el resultado o producción de la obra creada caracterizada por no anular su valor de uso en el momento sino más bien la fundamenta a valor de cambio en el mercado.

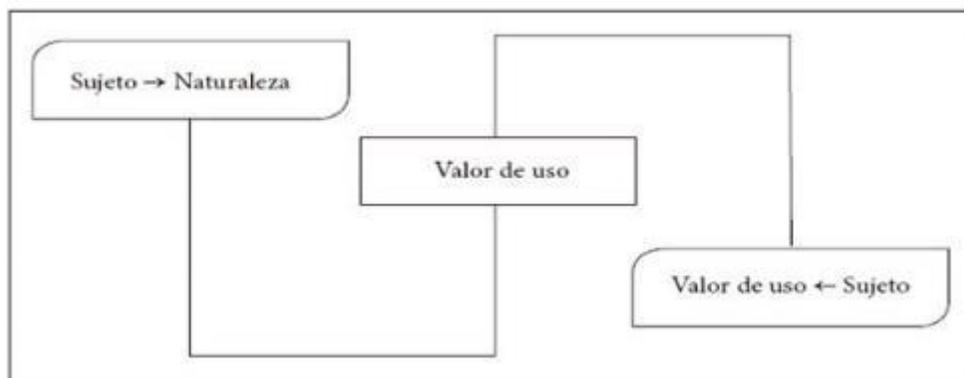
Según Lefebvre (2017) los espacios urbanos o lo comúnmente llamado urbano, se distingue de la ciudad debido a la aparición de nuevos fenómenos de implosión y explosión surgidos en él que permite reconsiderar e incluso comprender ciertos aspectos y características que por durante muchos años pasaron de inadvertidos como por ejemplo: su centralidad en cuanto a la producción, su espacio como lugar de encuentros, la monumentalidad y muchos aspectos más pertenecientes su historia.

Hoy en día, las ciudades se han convertidos en grandes espacios urbanos debido a su gran concentración poblacional, gracias a los grandes valores de uso que esta ofrece, en cuanto, a adaptación, cambios y producción que pueden realizar. Por ende, el valor de uso hacia algún bien o servicio que ofrece los espacios urbanos en los habitantes será el logro del cumplimiento de sus necesidades las cuales pueden variar en lo político, social y económico.

Cabe agregar, que Bolívar Echeverría citado por Márquez (2014) enfatiza que el valor de uso en la producción o viceversa no siempre es la misma a lo largo de la historia y de las diferentes culturas existente, puesto a que un objeto o servicio puede ser producido de distintas formas y al mismo tiempo con propósitos u objetivos distinto, siendo así una elección posible entre muchas posibilidades y de una decisión política que se vincula con la libertad y ética del espacio urbano.

En ese mismo sentido, el valor de uso basado en lo urbano no es algo neutral, sino una forma elegida entre muchas posibilidades que determina la persona productora y a su vez, lo que habrá de ser y tener el sujeto que lo consuma, ya que, al usar un objeto, bien o cosa, el sujeto satisface sus necesidades no solamente biológicas sino también su necesidad por dar una nueva forma concreta al objeto al momento de su consumo o uso. Por ello, el sujeto que utiliza o consume el producto del espacio urbano como valor al uso es considerado como un receptor no pasivo, puesto a que “él decide qué tanto le afecta, en qué intensidad y si le da el uso adecuado para la forma que fue producido” Márquez (2014, pág. 191). En otras palabras, el valor de uso dependerá de la afectividad del sujeto de acuerdo los objetos o bienes producido por los espacios urbanos, los cuales pueden tener nuevas formas de uso.

Figura 2. Valor de uso



Fuente: Márquez (2014)

De acuerdo con el diagrama anterior, realizado por Echeverría y citado por Márquez (2014) es la comprensión estructural de la vida social de un espacio urbano baso en la producción económica de valores de uso, donde el valor de uso producción/consumo está ligada de un proceso de reparación semiótico "producir y consumir objetos es producir y consumir significaciones" (Echeverría, 1984, pág. 39), es decir el sujeto y el producto generado en el espacio urbano dan origen al valor de uso (capacidad por satisfacer necesidades) dando origen a la afectividad, pero a su vez, el sujeto en conjunto con el valor al uso dan origen a nuevas formas de uso diferentes a las establecidas por las distintas culturas que han atravesado la historia.

Como ya se ha dicho, el valor de uso en lo urbano es el grado de satisfacción personal que este produce de acuerdo con sus características, productos o aspectos particulares o naturales, por esta razón, el valor de uso en lo urbano es la utilidad de un producto determinado la cual viene dada por el valor de significación y afectividad que estas les brinda y no por los productos originarios en él. Por ello Lefebvre (2017) indica que las ciudades y sus espacios urbanos son y seguirán siendo obras de valor y no productos.

Así mismo, el valor de uso en los entornos urbano también puede describirse como aquellas propiedades resultantes o bien emergentes de diferentes interacciones armónicas realizadas por los habitantes en cuanto a la producción de un bien o servicio para satisfacer las

necesidades o condiciones de vida del colectivo social, por ello, su nivel de vida es asociado al factor económico y al medio de vida natural sobre el cual se sustenta.

En efecto, se puede decir entonces que el valor de uso del espacio urbano en su comienzo, es económico, político, cultural y simbólico, ya que una vez que la ciudad cumple con su crecimiento poblacional, los habitantes buscan la iniciativa de realizar distintos cambios en el a partir de su historia y cultura, generalizando la ciudad a fin de obtener nuevos impactos cambiantes en su día a día, de forma que se exijan o se adapten nuevos procesos uso referente a los bienes producidos por el urbanismo para generar nuevas capacidades basadas ante la necesidades persistente de las personas, por ello, el espacio urbano no solo se organiza e instituye, sino también se modela de acuerdo a las necesidades, por lo cual es objeto de nuevos cambios que ayudan a la ciudad a transformar su ideología.

4.4 VALOR DE USO DEL SUELO URBANO

Definido como aquellas cualidades positivas que poseen los terrenos ante su edificación, cuyo valor no se devalúa ante sus constantes usos. En otras palabras, el valor de uso del suelo urbano puede referirse al aprecio de los terrenos comprendidos en los espacios urbanos por partes de los habitantes ante sus distintos uso de producción o adaptación de sus bienes o servicios, los cuales abarcan distintas características vitales para el buen cumplimiento de las necesidades y funcionamiento del ser humano, las cuales según Dillon et al. (2010) son: su localización, dimensión y normativa para la adquisición de nuevas condiciones únicas de uso que otorga el rol relevante traducido a la asignación del sentimiento de valor.

Así mismo, se dice que el valor de uso del suelo urbano es distinto en cada sector de la ciudad, por lo cual, su cercanía a los establecimiento comerciales, educativo o bien de entretenimiento comprenden las características simbólicas y significativas de los habitantes en sus espacios según Dillon et al. (2010), donde su capacidad de satisfacer la necesidad

radica en el cumplimiento de cada uno de los aspectos requerido por el individuo como producto a obtener para su estimación.

Igualmente, Dillon et al. (2014) en otra investigación realizada en Argentina, enfatiza que el valor del suelo urbano es un bien indestructible e inamovible, cuyo atributos y cualidades de singularidad operan a esfera del mercado con valores de uso y a su vez de cambio, los cuales dependen de los mecanismos llevados a cabo por el espacio urbano donde radica. Sin embargo, el valor de uso del suelo o terreno urbano es el producto del cuidado, adaptación y cambios realizado por los habitantes a fin de lograr hechos simbólicos que ayuden al futuro económico, social e incluso político del entorno donde se encuentra localizado.

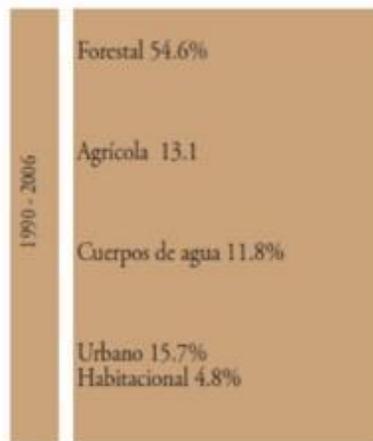
En los países latinoamericanos y especialmente aquellos que implementan la capacidad del valor de uso de los suelos para satisfacer las necesidades económicas de los habitantes busca como objetivo mejorar las condiciones de vida de los espacios urbanos a fin de mejorar los aspectos esenciales vinculados a su historia cultural.

De acuerdo con Torres & Rosas (2010) en México, el suelo es considerado como un componente esencial del espacio o bien estructura urbana, puesto a que es el sustento de las diferentes actividades de edificación o producción realizada por el hombre, la cual cobra una gran importancia en su valor y uso en conjunto con los distintos factores que impulsan y retraen su crecimiento de valor en cuanto a los simbólico semiótico, material y sígnico de su cultura histórica para un mejor desarrollo del lugar. Por ello, su interés en el valor de uso de este aspecto del terreno urbano se centra en dar a conocer la influencia que esta ejerce sobre el habitante para cumplimiento de sus necesidades políticas y económicas en cuanto a la producción de bienes, servicios o productos.

En ese sentido, el valor de uso de los suelos en distintos municipios de México según Torres & Rosas (2010) se caracteriza por distintos uso que ejerce el ser humano en él, por lo cual se relaciona con lo descrito por Bolívar Echeverría citado por Márquez (2014) quien

indica que el valor de uso siempre es la misma a lo largo de la historia y el momento, ya que un bien encontrado en una determinada zona urbana puede ser usada de distintas formas con propósitos y objetivos diferentes, siendo así un espacio urbano que comprende la libertad y ética de cada uno de los habitantes.

Figura 3. Uso del suelo
USO DE SUELO %



Fuente: Torres & Rosas (2010)

En ella se indica en porcentaje el valor de uso del suelo basado en los diferentes usos realizado por los individuos, a fin de encontrar mejoras para el cumplimiento de sus necesidades no solamente económicas, sino política y social existente a nivel mundial.

5 ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS

Este apartado aborda una síntesis de los diferentes antecedentes a nivel nacional e internacional relacionados con el tema de investigación. Las siguientes son las investigaciones que se consideran como referente en el marco del ejercicio investigativo.

5.1 ÁMBITO LATINOAMERICANO

La investigación llevada a cabo por Nascimento & Antonio-Moreira (2013) en Brasil, titulada “Desafíos y oportunidades sociales en la valorización de la tierra en Brasil”, surge como respuesta a la necesidad de comprender la dinámica de los instrumentos de captación de recursos para la ejecución de obras urbanísticas en donde los ciudadanos se vean claramente beneficiados como resultado de la valorización del suelo.

Ahora bien, los investigadores exponen la investigación sobre la valorización cuestionando sobre “vías de regla, grado de efectividad, la baja participación popular y la utilización para la legitimación de políticas engendradas por intereses particulares” (Nascimento & Antonio-Moreira, 2013, pág. 75). Para dar respuesta, los investigadores realizaron un estudio documental de caso, en donde se logrará verificar la articulación jurídica y social de la valorización de la tierra en el contexto de Brasil.

En el caso del Ecuador, este mecanismo de financiación toma el nombre de Contribución Especial de Mejoras (CEM), y en su investigación Aulestia & Rodríguez (2013), exponen la manera como se ha manejado este mecanismo de manera exitosa a partir de su inclusión en la Constitución Ecuatoriana de 1967, de su posterior reglamentación en la Ley Orgánica de Régimen Municipal de 1971, y varias décadas después con la reglamentación del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización (COOTAD), expedido en 2010 y el cual entra a regular específicamente las competencias municipales con respecto a la CEM. Los autores destacan por ejemplo el hecho de que, en el año 2010,

la contribución por obras viales representó el 53% del total de ingresos de los municipios por ese rubro.

Para profundizar en su investigación Aulestia & Rodríguez (2013), en uno de sus apartados analizan el caso del municipio de Cuenca, el cual decidió implementar un programa de mejoramiento de barrios después de la crisis económica que vivió el país en el año 2000, para ello se endeudó comprometiéndose a sufragar los créditos a través de las recaudaciones por concepto de CEM, y desde esa fecha los mandatarios locales han mantenido este recaudo de forma exitosa. El proyecto de mejoramiento de los barrios ha sido catalogado como exitoso y elogiado por varios sectores y los recursos recaudados se reinvierten en mejoras generando así un círculo virtuoso y una notable satisfacción para la ciudadanía, en donde apenas un 3% de los ciudadanos presentan retraso en sus pagos.

Este caso es digno de resaltar, pues si bien Cuenca es la tercera ciudad en términos de población e importancia económica, en lo referente al recaudo por concepto de CEM per cápita supera a Quito y Guayaquil.

5.2 ÁMBITO NACIONAL

En primer lugar, se tiene que, Acosta (2010) desarrolló la investigación denominada “Instrumentos de financiación del desarrollo urbano en Colombia: la contribución de valorización y la participación en plusvalías. Lecciones y Reflexiones”, el autor realiza una reflexión sobre la recuperación de las rentas del suelo y su movilización social en Colombia. En su investigación analiza la evolución de la contribución de valorización, como un instrumento utilizado por diversas ciudades y sus instituciones, para lo cual tomó un periodo de tiempo que abarcó varias décadas.

Aborda discusión de los factores de viabilidad y sostenibilidad identificados a través del análisis de la experiencia de implementación y del proceso general de consolidación de la CV; así como reflexiones que de allí surgieron sobre la dirección que en el mismo contexto

debería dársele a la implementación de la PPV, de manera que se propicien condiciones de entorno favorables a la evolución institucional y sostenibilidad de la reforma.

Para el caso de la ciudad de Bogotá, Miranda (2016) en su artículo titulado “Implicaciones jurídicas en la contribución de valorización en la ciudad de Bogotá, en el marco del acuerdo 180 de 2005 hasta su primera modificación, acuerdo 398 de 2009”, donde se examinó aspectos jurídicos y normativos durante la aplicación de la contribución de valorización, identifico anomalías que provocaron el pronunciamiento del Consejo de Estado y otras instancias judiciales. Para hacer énfasis en ello, el autor establece elementos relacionados con los bienes de uso público, la inexistencia de una comisión de ciudadanos, las carencias del inventario predial, la falta de pronunciamiento de la administración municipal y lo relacionado con la participación ciudadana.

Lo anterior generó una investigación en donde se abordaron los elementos normativos tocantes del caso de estudio en Bogotá, para lo cual fue necesario indagar dentro del acuerdo 7 de 1987 (Estatuto de valorización), el acuerdo 188 de 2005 y finalmente las modificaciones realizadas en el acuerdo 398 de 2009. Además, Miranda (2016) realiza una comparación de los modelos de valorización aplicados en Medellín, Manizales, Bucaramanga y Cali, para establecer algunas similitudes, divergencias y demás contrastes, determinando las potencialidades y debilidades del modelo utilizado en Bogotá.

Se destaca como parte de los hallazgos de Miranda (2016) la identificación de diversidad de inconsistencias políticas y normativas frente a la contribución de valorización, lo cual deja en evidencia la necesidad de aplicar estudios de mayor rigor para evitar pérdidas o fracasos en la ruta de desarrollo regional trazada. Con lo cual, adelantar mayores investigaciones que aporten al debate académico, es una apuesta acertada, debido a la posibilidad de esclarecer las posibilidades, aciertos, desaciertos y alcance, e la valorización como instrumento de financiamiento del desarrollo local, tomando como partida un estudio de caso.

Centrando la mirada en el caso específico de las ciudades colombianas que han utilizado la valorización como una herramienta exitosa para fortalecer su crecimiento, se encuentran datos interesantes, los cuales son expuestos por Montaña (2011), en donde se evidencia como este instrumento fue muy utilizado desde mediados del siglo pasado, representando una fuente importante de recursos para las ciudades de Bogotá, Medellín y Cali.

A finales de los años 60 alcanzó a representar el 16% del total de los ingresos de Bogotá y el 45% de los ingresos del municipio de Medellín, en tal medida que el 80% de la malla vial arterial se ha construido financiada por este tributo. A principios de la década de los 80 permitió recaudar el 30% de los ingresos de Cali y en 1993 de nuevo el recaudo alcanzó el 24% de los ingresos de la administración central de Bogotá (Montaña, 2011, pág. 18).

Armenia también fue una ciudad que se benefició en su momento del cobro de la valorización, cuando después de la aprobación del estatuto de valorización en 1962, y según lo manifiesta Arango (2012), con esos recursos se logró la realización de obras como la ampliación de las carreras 14 y 16, y de la calle 21, lo mismo que la construcción de la carrera 19, lo mismo que la avenida Bolívar y el parque de los Fundadores, y adicional la pavimentación de centenares de cuadras.

Resalta también Montaña (2011), que, debido a la dinámica estacionaria de este tributo, tuvo una baja en su uso desde finales de los 90 hasta la primera década del año 2000, en donde se volvió a retomar este recaudo. En Bogotá por ejemplo se autorizó recaudar entre el año 2009 y el año 2015, la suma de 2,1 billones de pesos, cobro a realizarse a 1,5 millones de predios, esta cifra correspondería al 50% de los ingresos del distrito y triplica a los ingresos correspondientes al pago del impuesto predial.

Cali por su parte, según manifiesta Montaña (2011), después de estar más de una década sin utilizar este instrumento para financiar obras de infraestructura, en 2008 autorizó un recaudo por 800 mil millones de pesos, lo que equivale a cuatro años de recaudo por concepto de impuesto predial y al 75% de la totalidad de sus ingresos tributarios.

Es esta misma línea, a finales de 2010, Medellín reactivó el uso de este tributo, con una autorización de recaudo por 146 mil millones para Obras viales. En este sentido ciudades como Barranquilla y Bucaramanga, también han seguido los pasos, la primera logrando dos autorizaciones, una en 2005 por 180 mil millones y otra en 2011, para financiar obras de ordenamiento territorial y plan de desarrollo. Bucaramanga por su parte también inicia un cobro durante varios años por un monto de 268 mil millones de pesos.

Según lo observado anteriormente, la contribución der valorización ha contribuido de manera significativa, al desarrollo urbanístico de las principales ciudades de Colombia, generando importantes recursos que posibilitan la inversión en infraestructura y equipamiento, tendientes siempre a mejorar la calidad de vida de las personas residentes en las mismas y posibilitar el desarrollo económico de la región.

Finalmente, la organización de los materiales de investigaciones que anteceden la presente sirve como base fundamental de construcción de la investigación, brindando herramientas conceptuales, teóricas y metodológicas, a ser evaluadas acorde a los propósitos del presente trabajo de investigación. Y adicional a esto, las anteriores investigaciones permiten evidenciar dos elementos importantes, de un lado es la importancia de investigar acerca de la valorización como instrumento para el desarrollo de avances urbanísticos, esto a cuenta de la cantidad de trabajos encontrados donde se resalta el potencial beneficio para una región Por otro lado, se percibe la oportunidad de ahondar en el caso particular del municipio de Manizales, debido al vacío de conocimiento actual, generando nuevos aportes a la comunidad académica.

5.3 ESTATUTOS DE VALORIZACIÓN DE ALGUNAS CIUDADES

Para mejorar la gestión y aportar así al desarrollo del país, algunas ciudades colombianas se han dado a la tarea de estructurar y aprobar sus estatutos de valorización, bajo el marco de los cuales, han realizado diversas obras que les han permitido mejorar su infraestructura y aportar al bienestar de sus ciudadanos.

A continuación, se traen a colación los casos de los estatutos de valorización de las ciudades de Bogotá, Ibagué, Medellín, Pereira y Manizales.

5.3.1 Bogotá D.C.

Por medio del Acuerdo Municipal No. 7 de 1987 se adopta el estatuto de valorización del Distrito especial de Bogotá (El Concejo del Distrito Especial de Bogotá, 1987).

A manera de resumen, se puede destacar que se genera un estatuto de confianza positivo ya que todos los pasos son regidos por la ley y el concejo de la entidad, cuyos reglamentos son claros, además de una planificación que demanda el cumplimiento del plan cuatrienal de las obras que estén por ejecutarse. Las cuales deben ser presentadas cada año en el primer trimestre, ordenadas en un sistema con su valorización final. Teniendo en cuenta si el beneficio es para la ciudad, local o ambas. Igualmente, para su manejo, se establece que el organismo encargado de la parte administrativa es el IDU (Instituto de Desarrollo Urbano), quien cumple con la asignación de cobro, liquidación y parte financiera.

Entre sus características más relevantes están:

- La contribución de valorización es un gravamen real sobre las propiedades inmuebles, estas con destino a la edificación de una obra.
- Generan tributos de valorización, las obras públicas que benefician a la propiedad inmueble.
- La realización del cobro por sistema de valorización son ordenadas por el concejo de Bogotá.
- Cada pago recibido por el IDU según el plan cuatrienal será destinado a dicha programación hasta la finalización del trabajo público.

5.3.2 Medellín

Por medio del Acuerdo Municipal No. 58 de 2008 se expide el estatuto de la contribución de valorización del municipio de Medellín, se crea la subsecretaría de valorización y se dictan otras disposiciones (Alcaldía de Medellín, 2008).

La confianza del estatuto está fundamentada sobre la base de una serie de reglamentos impuestos por el marco legal de la entidad. Instituidos estos desde una planificación de desarrollo donde interviene “la financiación de obras de interés público, a través de la contribución de valorización”. Para el manejo económico debe implementarse decisiones y procedimientos que adelanten la cancelación del impuesto en el menor tiempo y menor cantidad posible. Formalizándose una contabilidad llamada fondo de valorización - Fonval, sistema encargado de dirigir los gastos, bienes, rentas, ingresos y egresos en representación a la contribución de valorización.

En el acuerdo se establece que la capacidad de pago es decisiva según la liquidación con que se cuente, dividiéndose si se requiere el cálculo de distribución entre propietarios y titulares de los inmuebles en la zona de prestigio, teniendo en cuenta el valor total de la obra según diseños y estudios, restando aportes de la municipalidad y otras. Pudiendo financiarse con la participación de entidades públicas y privadas del municipio y derivados internacionales. Determinando según Fonval el tiempo de retribución hasta de 5 años o en el menor tiempo posible, en forma de contada o a plazo independientemente de las necesidades.

Ahora bien, en cuanto a las características más importantes se encuentran:

- El ingreso generado por la contribución de valorización será invertido en la construcción de las mismas obras que la generan, incluyendo las obras complementarias.
- La tardanza al pago injustificado demandará sanciones disciplinarias

- Se tendrá pleno conocimiento de todo lo establecido y se dará la oportunidad de debatir las decisiones mediante medios legales.
- Existe una equidad tributaria para aliviar las cargas y evitar beneficios exagerados.
- En la base gravable se adicionará un porcentaje prudencial para imprevistos y un 30% adicional por gastos de distribución y recaudación de tributos.
- Si el porcentaje del beneficio se establece de manera local, la contribución será proporcional al servicio de cada inmueble y si es de manera general se calculará según la posibilidad económica de la tierra.
- Cuando no se realice pago alguno después de 6 plazos consecutivos o se tenga una deuda atrasada que supere dos salarios mínimos se perderá el derecho a cuotas, en este sentido será exigido el cobro total adeudado.
- Cada 6 meses después de ser aprobada la obra el fondo de valorización-Fonval presenta un informe de gestión mostrando la situación actual del trabajo ejercido garantizando un buen proyecto y desarrollo.

5.3.3 Pereira

Por medio del Acuerdo Municipal No. 15 de 2002 se adopta y adapta el estatuto de contribución de valorización para el municipio de Pereira (Concejo Municipal de Pereira, 2002).

Todo trabajo de interés público realizado en el departamento de Pereira ya sea por la municipalidad o la secretaria acreditada, dispondrá del cobro de contribución de valorización por obras acatadas por la ciudadanía, dependencia, área metropolitana centro occidente y cualquier otro organismo que desempeñe ingeniería civil con previa aprobación de la institución cualificada.

Ahora bien, según el acuerdo, la confianza del mismo está fundamentada en una serie de reglamentos que buscan velar por los derechos de la entidad y el beneficiario. Siendo

importante establecer que toda obra desarrollada en el ayuntamiento demanda de una liquidación. Una vez cancelado su contribución en el menor tiempo posible la municipalidad de Pereira vela por la libre garantía de paz y salvo del propietario. El procedimiento para la adquisición de bienes inmuebles demandará al sistema de la contribución de valorización del municipio de Pereira, el cumplimiento de los procedimientos establecidos en la ley 9° de 1989, la 338 y la 1997 incluyendo sus reglamentos y modificaciones.

Entre las características establecidas en el acuerdo se encuentran:

- El beneficiario interesado en la ampliación del plazo realizara por escrito su solicitud con los documentos necesarios para su aprobación. Cuya respuesta debe ser establecida en un aproximado de 30 días hábiles por la secretaria autorizada.
- Cuando se realicen obras nuevas como reducción de vías, puentes y otros de la mano de una red que ya tenga cumplida su vida útil, el organismo encargado del servicio público reconocerá al Municipio de Pereira el valor de la obra establecida en la localidad. Excluyendo su presupuesto al trabajo otorgado en la jurisdicción ascendiente.
- El tiempo de pago será determinando según el estudio socioeconómico determinado ante la secretaria autorizada en el municipio de Pereira.

5.3.4 Ibagué

Por medio del Acuerdo Municipal No. 005 de 2016, se expide el estatuto orgánico de la contribución de valorización del municipio de Ibagué (Concejo Municipal de Ibagué, 2016).

Al igual que los estatutos anteriores, la confianza la genera el reglamento, manejo y planificación ordenada. Presentando una capacidad de pago independiente del factor económico que se tenga y adapte. Encontrándose además que los costos en cuanto a la

administración no deben excederse al 10% del valor del proyecto. Mientras que para el recaudo no puede superar el 30% del mismo.

Entre las características más importantes se encuentran:

- Toda obra o proyecto público debe estar incluido en el plan territorial y en el anteproyecto de Desarrollo Municipal.
- Se pondrá financiar con la contribución de valorización todo proyecto de beneficio público que genere o pueda proporcionar una ganancia en los inmuebles, inversión que puede ser dividida entre el sector público y privado para nuevas obras.
- Los activos que se encuentren en jurisdicción de la municipalidad del proyecto objeto de redención que no se utilizaron para la obra, en el momento de la cancelación, pasaran a ser parte de los bienes de la localidad, restableciendo éste su valor, con proyectos en el interior del sector de influencia de la obra, dejando constancia en el acto administrativo.

5.3.5 Manizales

El Acuerdo Municipal No. 123 de 1995 fue adoptado bajo un nuevo estatuto orgánico y del sistema de la contribución de valorización del Instituto de valorización de Manizales Invama, instituto cuyo nombre fue establecido en el acuerdo 013 de marzo 1987, y su principal objetivo es velar por el cumplimiento y buen desarrollo de las obras públicas de la ciudad.

El grado de confianza establecido en el estatuto de valorización en Manizales es positivo ya que cada artículo demanda con claridad cuáles son los beneficios que se proporcionan, apoyando a obras sociales y a la comunidad en general, entre estas se incluye el alumbrado público. Estableciendo una contribución de interés notorio, trabajado de la mano del Instituto de Valorización de Manizales –INVAMA. Que, en otras palabras, busca que cada

tributo sea utilizado para mejorar el desarrollo de la obra y otros servicios destinados al embellecimiento de la ciudad.

Sus principales características son:

- Antes de iniciar con la distribución de la contribución de valorización, Invama se establece como intermediario del director que verifica estudios fidedignos para realizar una buena ejecución del proyecto.
- La presentación de reclamaciones no exonera al contribuyente del pago de la contribución a su cargo.
- Todo contrato será realizado bajo los principios y valores de justicia, equidad y sobre todo responsabilidad.

Habiendo referenciado los acuerdos municipales de estas cinco ciudades, resulta importante destacar cómo las mismas se han dado a la tarea de establecer unos marcos legales sólidos y estructurados bajo los cuales se establecen con toda claridad las diferentes fases, cálculos y procedimientos necesarios para facilitar la evaluación de la prefactibilidad y la posterior ejecución de los diversos proyectos que se requieren en cada una de estas ciudades, lo cual genera un alto grado de confianza institucional.

Si bien se pueden identificar similitudes en sus líneas de acción, una de las más relevantes, es la tendencia a establecer un organismo, fondo, secretaría o dependencia, que se encargue de manera exclusiva de la administración de los recursos, lo cual brinda transparencia al proceso y facilita las labores de auditoría por parte de los interesados.

El interés por parte de estas ciudades en reglamentar desde sus concejos municipales la aplicación de este mecanismo de financiación, sienta un precedente para que otros municipios también lo hagan, sobre la base de copiar modelos exitosos que puedan aplicar en sus territorios para acceder a mayores recursos de financiación y mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos.

5.4 MARCO NORMATIVO

A continuación, se presentan los diferentes elementos que legitiman la contribución de valorización.

En primera instancia es necesario citar la constitución política de Colombia, en donde los artículos 82 y 317 señalan:

ARTICULO 82. Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

ARTICULO 317. Solo los municipios podrán gravar la propiedad inmueble. Lo anterior no obsta para que otras entidades impongan contribución de valorización. La ley destinará un porcentaje de estos tributos, que no podrá exceder del promedio de las sobretasas existentes, a las entidades encargadas del manejo y conservación del ambiente y de los recursos naturales renovables, de acuerdo con los planes de desarrollo de los municipios del área de su jurisdicción.

Tabla 3. Referentes normativos

Referente	Descripción
Contribución de valorización	
Constitución política de Colombia	Función social y ecológica de la propiedad, prevalencia de interés general sobre particular
Ley 25 de 1921	Por la cual crea el impuesto de valorización
Decreto 868 de 1956	Por el cual se dictan normas sobre el Impuesto de Valorización
Decreto 1604 de 1966	Por el cual se dictan normas sobre valorización
Decreto 1394 de 1970	Por el cual se reglamentan normas sobre valorización

Fuente: Elaboración propia a partir de las fuentes citadas

Como se puede observar, el marco normativo sobre la valorización es más bien escaso para el amplio periodo de tiempo que lleva rigiendo: una ley y tres decretos en más de 95 años, demostrando esto, que son pocos los cambios que ha sido necesario implementar y dando un aire de estabilidad regulatoria en la materia.

Frente al punto mencionado anteriormente, existe una posibilidad que puede ser aprovechada y que la reseña Montaña (2011), y es referente a la Ley 489 de 1998 (Colombia. El Congreso de Colombia, 1998), en donde se dispone que unas entidades deleguen a otras la ejecución de la obra. Esto lo pueden hacer la nación y los departamentos, quienes con el ánimo de desconcentrar la realización de estas pueden delegarlas en los departamentos y municipios y estos a su vez podrán utilizar el mecanismo de financiación de valorización, una vez hayan asumido la delegación de ejecución de la obra. En los Decreto 1604 de 1966 y 1394 de 1970, se hacen salvedades y se especifica como los municipios pueden ejercer el cobro del tributo de valorización por obras realizadas por la nación y los departamentos y que estos tributos puedan ser empleados en obras de desarrollo urbano diferentes a la generadora del tributo.

Otro punto importante a tener en cuenta es que si bien, la constitución consagra y los ciudadanos colombianos concuerdan en que debe prevalecer el bien común sobre el bien particular, al momento de hacer efectivos los recaudos por estos conceptos, se puede encontrar cierta resistencia de las personas responsables del tributo, bien sea por desconocimiento específico de las leyes referentes al tema o simplemente porque al ser un ejercicio que no es permanente, toma por sorpresa a los contribuyentes y genera molestias.

Finalmente se puede rescatar que la contribución de valorización es una herramienta valiosa para los municipios, los departamentos y la nación, y que puede convertirse en impulsora del desarrollo. Sería necesario revisar como de manera legal se le puede dar un “empujón” que permita su implementación de manera recurrente y que los municipios que nunca se

han podido beneficiar de ella puedan hacer uso de los mecanismos ya existentes o de otros que les faciliten aprovechar este importante beneficio.

5.5 REFERENTE CONTEXTUAL

En el marco de la presente investigación se presenta el contexto del área de trabajo correspondiente al municipio de Manizales en el departamento de Caldas.

5.5.1 Departamento de Caldas

El Departamento de Caldas se encuentra ubicado en el centro del país en la región andina, limita al norte con el departamento de Antioquia, al noreste con Boyacá, al este con Cundinamarca, al sur con Tolima y Risaralda y al oeste con Risaralda. Hace parte, junto con Risaralda, Quindío, el Norte del Valle y el Suroeste Antioqueño del llamado Eje Cafetero o triángulo del café colombiano y está dividido en seis subregiones que cuentan con diversos pisos térmicos, desde los cálidos valles del Río Magdalena y el Río Cauca hasta las nieves perpetuas del Nevado del Ruíz. Su topografía principalmente es montañosa.

Su población es de aproximadamente 923.472 habitantes (DANE, 2019) y su superficie es de 7.888 kilómetros cuadrados. El departamento está conformado por 27 municipios, de los cuales Manizales es su capital.

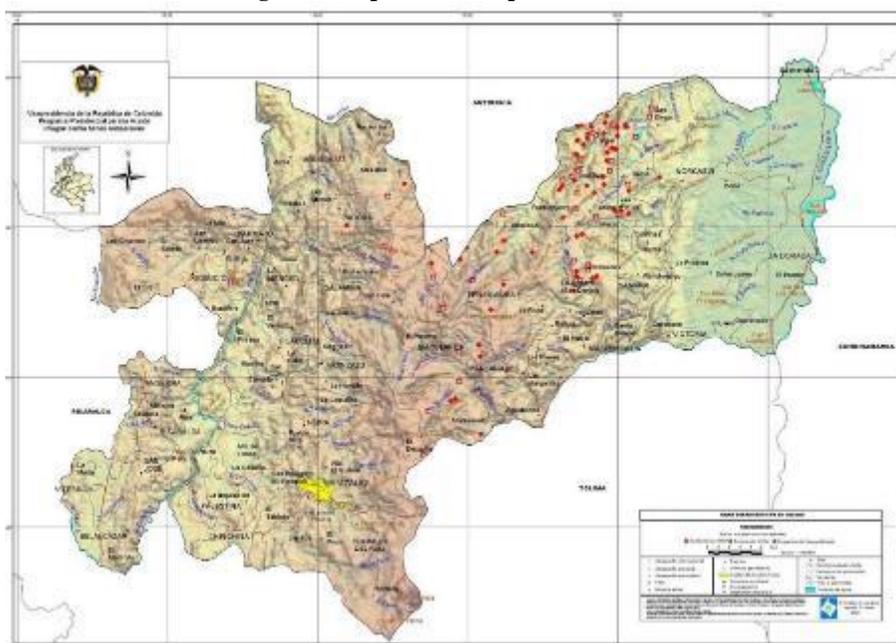
Debido a la variedad de climas sus actividades económicas son diversas. En el sector primario se destacan el cultivo del café, en el cual es el segundo mayor productor del país, aportando un (15%) del total nacional, ubicándose sólo después del departamento de Antioquia. Posee otros cultivos como el plátano, macadamia, feijoa, caña de azúcar, aguacate, habichuela, zanahoria, entre otros. Sobre el valle del río Magdalena se destaca la actividad ganadera. Cuenta con minas de oro, mercurio, antimonio, alambre y caolines. y la actividad ganadera.

5.5.2 Municipio de Manizales

Manizales es la ciudad capital del departamento de Caldas y representa el 6% de la totalidad del territorio, con 442 km² de superficie total del municipio. Su población, según cifras oficiales asciende a los 400.436 habitantes, de los cuales, el 47,2% son hombres, y el 52,8% mujeres. El índice de dependencia demográfica asciende al 53,2 y el índice de envejecimiento es de 115,5. La población entre 0 y 14 años asciende al 16,1%, entre 15 y 59 años al 65,3%, y la población mayor de 59 años representa el 18,6% (DANE, 2019)

La geografía del municipio se caracteriza por la presencia de diversidad de elementos paisajísticos, ya que su ubicación está en la zona andina, lugar de actividad volcánica y elevada actividad sísmica, lo cual ha propiciado la generación de planes de mitigación de riesgo, por la posibilidad de presentarse desastres naturales.

Figura 5. Mapa del municipio de Manizales



5.5.2.1 Calidad de vida en Manizales

A continuación, se presentan los datos condensados de los últimos diez años, que resumen los avances más significativos para la ciudad de Manizales, los cuales son tomados del Informe de calidad de vida, Manizales 2019, emitido por la Manizales cómo vamos. Partiendo por los índices sociales, se resalta el avance en materia de reducción de la pobreza en 100 mil personas que estaban en condición de pobreza monetaria. De otro lado, en cuanto a la natalidad en mujeres menores a los 19 años de edad se alcanzó una disminución del 58%.

De otro lado, el índice de homicidios ha sufrido una caída del 56% en la última década, significando un avance notable en la seguridad y la protección de la vida. En cuanto a hogares, estos han incrementado en un 20%, mientras que persiste la presencia de condiciones inadecuadas para el 5% de la totalidad de hogares de la ciudad. Por su parte, el manejo y disposición de basuras ha sufrido un notable incremento, al ser del 70%, significando un nuevo reto ambiental.

Frente al parque automotor de la ciudad, sufrió un incremento notable en los últimos diez años, siendo del 132%, lo cual se tradujo en que la cantidad de carros se duplicó y la de motos se ha triplicado. Por último, el ingreso per cápita tuvo un incremento del 19%, siendo mayor a la media nacional.

Un logro importante en el área de la educación fue que el pasado mes de octubre del 2019, la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, (UNESCO) hizo un merecido reconocimiento a Manizales por sus iniciativas programáticas en relación con el mejoramiento del su sistema educativo, ahora se posicionó como la ciudad número tres de Colombia y ubicó en el puesto 17 de toda América Latina y de 256 a nivel mundial (Llano, 2019).

5.5.3 Índice de Competitividad de Ciudades

El índice de competitividad de ciudades ICC para el año 2020 está conformado por cuatro factores de análisis, 13 pilares y 103 indicadores, los cuales corresponden en su totalidad a datos “duros”, no de percepción.

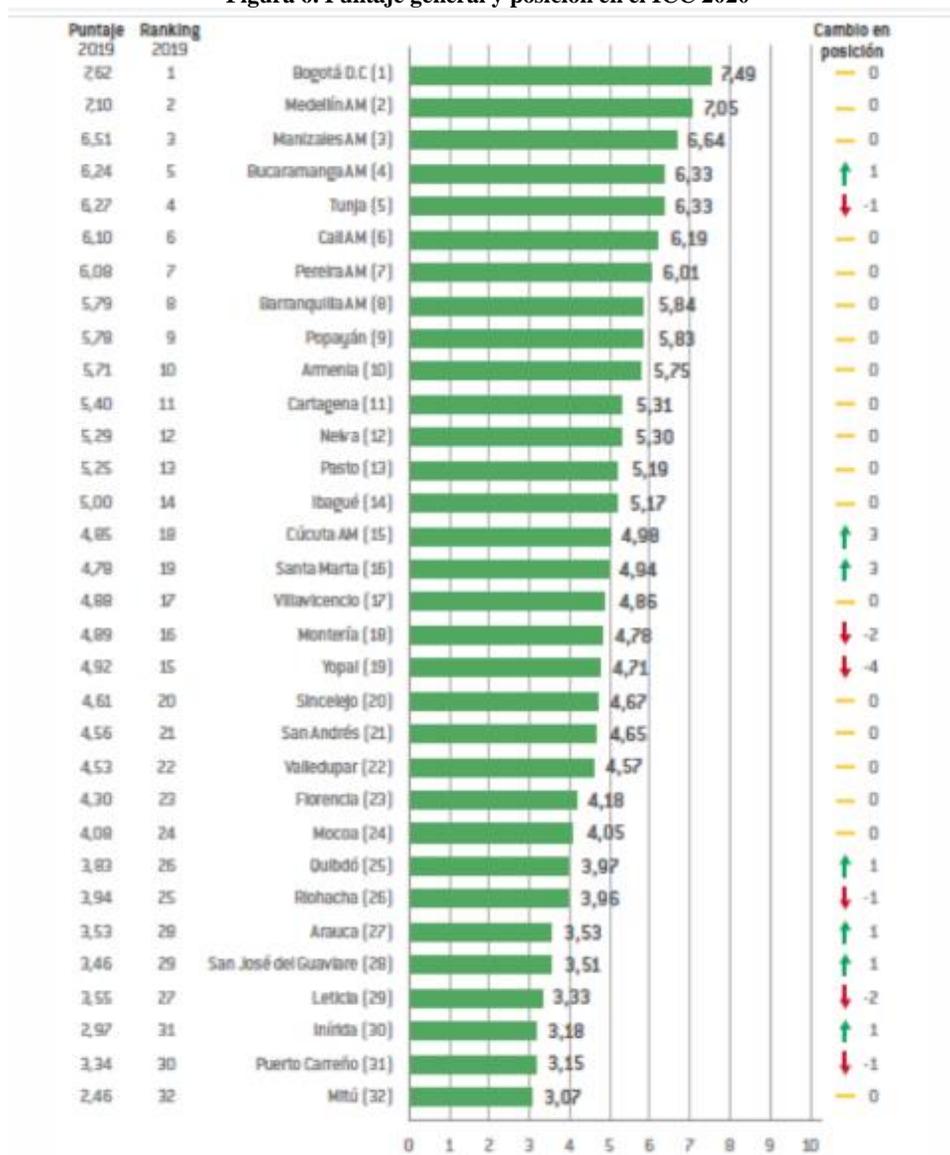
Tabla 4. Índice de competitividad de ciudades

Condiciones habilitantes	Capital Humano	Eficiencia de los mercados	Ecosistema innovador
<ul style="list-style-type: none"> • Pilar 1: Instituciones • Pilar 2: Infraestructura y equipamiento • Pilar 3: Adopción TIC • Pilar 4: Sostenibilidad ambiental 	<ul style="list-style-type: none"> • Pilar 5: Salud • Pilar 6: Educación básica y media • Pilar 7: Educación superior y formación para el trabajo 	<ul style="list-style-type: none"> • Pilar 8: Entorno para los negocios • Pilar 9: Mercado Laboral • Pilar 10: Sistema financiero. • Pilar 11: Tamaño del Mercado 	<ul style="list-style-type: none"> • Pilar 12: Sofisticación y diversificación. • Pilar 13: Innovación y dinámica empresarial.

Fuente: Consejo Privado de Competitividad (2021)

El ICC fue implementado a partir del año 2018, y desde entonces Manizales se ha mantenido en las primeras posiciones, siendo superada sólo por las grandes ciudades capitales. En 2018 ocupó el tercer lugar después Bogotá y Medellín. En 2019 ocupó el sexto, siendo superada además por Bucaramanga, Cali y Barranquilla, y para 2020 recupera de nuevo la tercera posición.

Figura 6. Puntaje general y posición en el ICC 2020



Fuente: Consejo Privado de Competitividad (2021)

En lo corrido de la última década en Manizales fueron creados, al menos 30.000 nuevos empleos, adicionalmente la formalización laboral tuvo un incremento del 20%. En temas de educación, se observó el mantenimiento de los indicadores de calidad educativa y desempeño en las pruebas de estado, Saber 11, en donde el 90% de las instituciones privadas obtienen las calificaciones más altas y solo el 20% de las instituciones educativas oficiales tienen altos desempeños.

5.5.4 Índice de Progreso Social IPS

El Índice de Progreso Social IPS es un indicador que realiza una valoración más completa del bienestar de las personas en una sociedad, tomando en cuenta diferentes variables sociales, culturales y ambientales. Según la *Social Progress Imperative*, el progreso social es la capacidad que tiene una sociedad para satisfacer las necesidades humanas básicas de sus miembros, proporcionándoles los elementos para que puedan mejorar su calidad de vida y creando las condiciones para que todos puedan desarrollar su potencial (Padilla, 2019).

Figura 7. Componentes del índice de progreso social



Fuente: Elaboración propia con base en (Padilla, 2019)

Dentro del grupo de ciudades que lideran el IPS se encuentran Manizales, Bogotá y Bucaramanga. En la evolución de este índice, Manizales es la ciudad que, en el periodo de tiempo del 2009 al 2016, presenta el mayor IPS en la mayoría de los años y, para el año 2016, logra diferenciarse de sus compañeras de grupo alcanzando un nivel de IPS “Alto” (Fundación Corona, 2018). Esta posición la sigue manteniendo Manizales, según cifras oficiales con corte a 2018. Para el año 2019, por ejemplo, el IPS en el último año se incrementó nuevamente con la calificación que los ciudadanos les dan a los servicios de

salud recibidos, que pasó del 72% al 75%. De igual forma, la percepción de garantía del derecho a la salud subió al 75% (Manizales cómo vamos, 2019, pág. 30).

Partiendo de este contexto, se puede afirmar que Manizales es una ciudad que debe ser tomada como referente a nivel nacional, pues, sin ser una de las grandes ciudades del país, se ha ocupado por mantener un desarrollo integral, propiciando la competitividad, pero a la vez ocupándose por mejorar cada vez más la calidad de vida de sus habitantes e impulsar el progreso social, indicadores en los que se ha mantenido a la vanguardia.

6 OBRA DE INFRAESTRUCTURAS FINANCIADAS BAJO EL MECANISMO DE FINANCIACIÓN DE VALORIZACIÓN EN LA CIUDAD DE MANIZALES

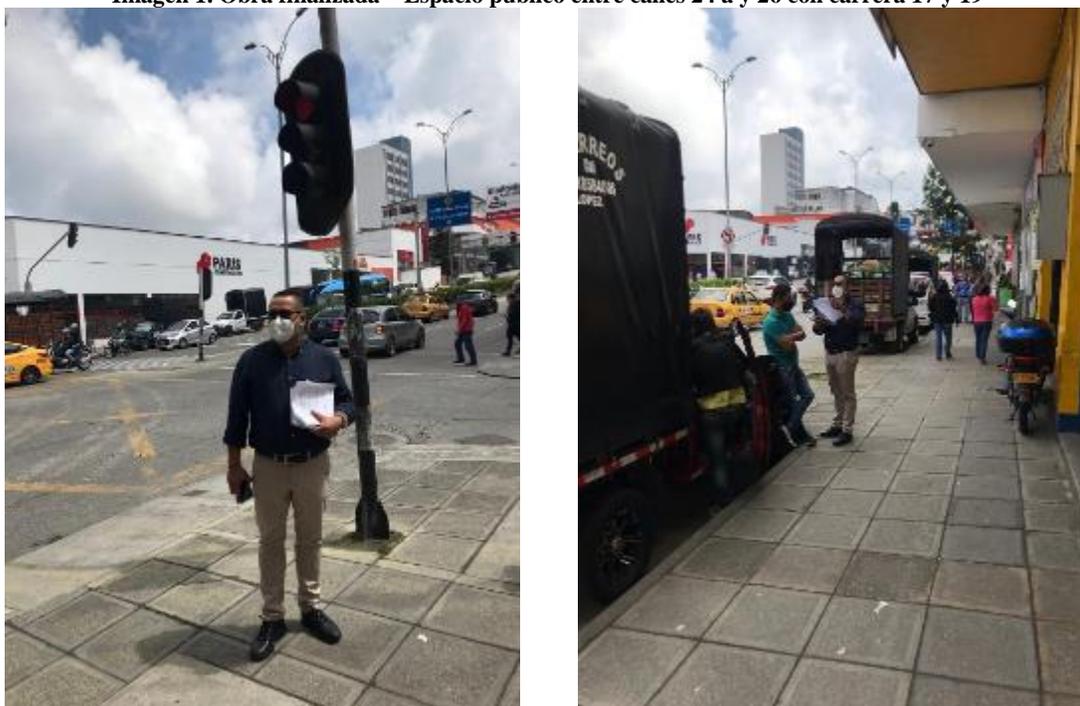
6.1 ADECUACIÓN ESPACIO PÚBLICO ENTRE CALLES 24 A Y 26 CON CARRERA 17 Y 19

Tabla 5. Costos, beneficiarios y gravamen distribuible

Costo total del proyecto	\$ 2.621.818.034
Predios beneficiados	128
Gravamen a distribuir entre los beneficiarios	\$ 958.905.057

Fuente: (Alcaldía de Manizales, 2016)

Imagen 1. Obra finalizada – Espacio público entre calles 24 a y 26 con carrera 17 y 19



Fuente: Elaboración propia.

La presente obra se encuentra ubicada en una zona central urbana del municipio de Manizales, Colombia. Cuyo tamaño es de aproximadamente 3.650 m², entre andenes

(conjunto de terrazas escalonadas) y bahías. Así mismo, su zona de limitación para su adaptación viene dada de acuerdo con la siguiente tabla:

Tabla 6. Límites de la obra de infraestructura

Zona de límites

Norte	Carrera 17
Sur	Carrera 19
Oriente	Calle 26
Occidente	Calle 24

Fuente: (Invama, 2016a)

En vista de la alta concentración masiva de personas que ocurrían a diario en el centro de Manizales específicamente en el sector comprendido por las calles 24 y 26 con carrera a la 17 y 19, debido a las grandes actividades comerciales de compra y venta tanto de materiales de construcción como de otros productos complementarios necesarios para la satisfacción de sus necesidades básicas, trajo como consecuencia el deterioro de las infraestructuras de los espacios comerciales y públicos, además, de muchos problema de movilidad peatonal e incluso vehicular, ocasionado por las mercancías en su cargue y descargue por los trabajadores, compradores y vendedores, lo cual genera sensaciones de inseguridad en ellos.

Por esa razón, una nueva adaptación en el sector conllevaría a propiciar nuevos beneficios físicos, sociales y económicos en todas las personas desde propietarios, visitantes, habitantes a comerciantes entre otros. Por ello, el proyecto de adecuación para la solución de las problemáticas existentes en sus objetivos estableció:

- Mejorar la calidad de vida de los habitantes en el municipio, en cuanto a la movilidad vial y peatonal.
- Garantizar un mejor manejo y control eficiente referente al tránsito en la ciudad para así poder potencializar un mejor desarrollo regional a partir de sus nuevas

infraestructuras que faciliten el traslado peatonal y vehicular desde él hacia la ciudad.

En efecto, el espacio público a adecuar, como se ha dicho se encuentra en el centro de la ciudad de Manizales, y puede ser visible a través de la siguiente imagen satelital:

Figura 8. Imagen satelital de la zona de influencia



Fuente: (Invama, 2016a)

Por ende, para realizar su adecuación con respecto al mejoramiento y embellecimiento urbanísticos con buena regularización y uniformidad en sus dimensiones para el paso tanto peatonal como vial, en conjunto con la construcción de nuevas bahías de parqueos y zonas de descarga, conto con un presupuesto total de \$ 2.621.818,034 divididos en ítems de prioridad de costo para su ejecución financiada por el sistema de contribución de valorización, apreciándose con mayor claridad en la tabla siguiente:

Tabla 7. Costos de ejecución de la obra

Ítem		Valor ítem	Valor parcial
Diseños y estudios			\$ 47.360.080
Obra civil			\$
			1.737.448.665
Construcción de andenes y calzadas		\$	
		1.737.448.665	
Interventorías*	12,0%		\$ 208.493.840
Costo directo			\$
			1.993.302.585
Administración del proyecto**	15,0%		\$ 298.995.388
Imprevistos*	13,0%		\$ 225.868.326
Distribución y recaudo			\$ 103.651.735
Corrección de gravámenes**	1,0%	\$ 19.933.026	
Descuentos por pronto pago**	4,2%	\$ 83.718.709	
Costo total			\$
			2.621.818.034

* El porcentaje se toma sobre el valor de las obras civiles.

** El porcentaje se toma sobre el costo directo

Fuente: (Invama, 2016a)

Así mismo, su plazo de ejecución y duración fue de 12 meses a partir de septiembre del año 2016, donde a partir de la Gaceta municipal se realizó la distribución de interés público para la adecuación y embellecimiento del sector.

Con respecto, a los posibles problemas encontrados durante su ejecución se encontró con la canalización de los largos de las vías arterias principales y secundarias, las cuales obstaculizaban los pasos vehiculares y peatonales alojando en ellas grandes volúmenes de concentración con velocidades de movilización media, por ello, se requirió una nueva

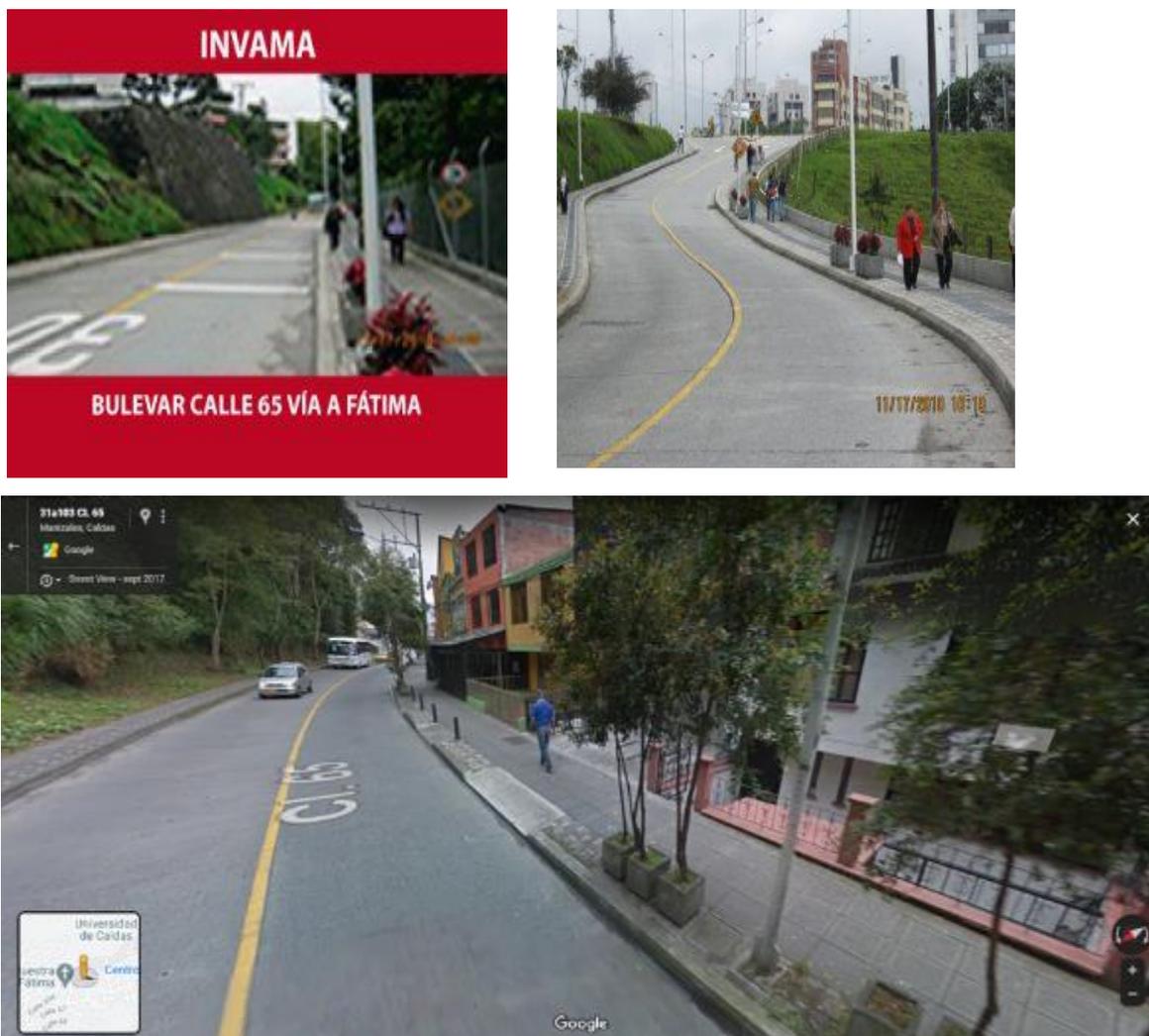
evaluación de distribución de las vías a fin de proporcionar nuevas características geométricas que garanticen una adecuada circulación. De igual forma, las obras a realizar produjeron un impacto negativo durante la fase de construcción ocasionada por los materiales y/o maquinarias a emplear para su adecuación, pero una vez culminado generaron impactos positivos para todos en la ciudadanía general.

Ahora bien, en cuanto a los beneficios locales obtenidos una vez realizada su adecuación, y mejoramientos urbanísticos se obtuvo:

- El goce y disfrute del espacio público por parte los habitantes, propietarios y visitantes al contar con nuevas infraestructura seguras y efectivas para la circulación peatonal-vial en el sector.
- El mejoramiento de la calidad de vida de los propietarios y empleados de los establecimientos comerciales, al obtener nuevas bahías e infraestructuras sostenibles para el cargue y descargue de mercancías livianas y pesadas.
- Mejores accesos a los establecimientos comerciales para la compra y venta de productos de básicos y de construcción.
- Mejor desarrollo económico en el sector y disminución de la inseguridad laboral en conjunto con la ciudadana.
- Incremento de la velocidad media en la ciudad a 22,5 Km/hora.

6.2 BULEVAR CALLE 65 VÍA A FÁTIMA

Imagen 2. Obra finalizada – Bulevar calle 65 vía Fátima



Fuente: Invama y Google Maps

La presente obra se encuentra ubicada en el departamento de Caldas, municipio de Manizales, Colombia. Se encuentra conformada por los barrios de la comuna Universitaria específicamente con los habitantes de Fátima.

Cumplió a su vez con las siguientes características para su construcción las cuales se mencionan en la siguiente tabla:

Tabla 8. Características de la construcción de la obra

Tamaño	Aproximadamente más de 13,50 m
Fecha de Ejecución	14 de Julio 2010
Duración	4 meses
Costo total	\$ 1.847.500.000

Fuente: (Invama, 2021)

La construcción del bulevar fue producto de la alta demanda de movilidad que se da en el sector, producto de la existencia de varias universidades que exigen espacio peatonal para el desplazamiento de los estudiantes e incluso trabajadores, los cuales en su mayoría se desplaza a pie por los barrios cercanos a ellas, asimismo buscó una mayor seguridad para la movilidad de las personas con discapacidad visual y motriz.

En ese sentido, se puede decir que la construcción del bulevar ayudó a mejorar la calidad de vida de los habitantes, puesto a que el poco espacio que existe para su desplazamiento ha conllevado a inseguridades en su entorno, por ello, los objetivos establecidos ante esta construcción para mejorar la problemática encontrada fueron:

- Establecer el nivel de satisfacción de los habitantes residentes en los barrios de la comuna universitaria de la calle 65 vía Fátima para su tránsito peatonal cómodo y seguro, con amplios espacios de circulación.
- Mejorar los entornos de los espacios a fin de garantizar seguridad a las personas con limitación de movilidad e invidentes.
- Presentar una mejor iluminación en todos sus entornos.

Cabe agregar, que la construcción del Bulevar de Fátima se realizó a partir de los recursos del paseo de los estudiantes financiado por el sistema de valorización, con la única finalidad de generar y ofrecer nuevos espacios abiertos con jardines, arboles e incluso hasta

canchas deportivas para su movilidad o distracción en el entorno. Una vez ejecutada la obra del bulevar con calles más anchas y árboles, sus espacios quedaron más atractivos.

Al finalizar la obra se evidencia un gran cambio para el desplazamiento de todos los habitantes incluyendo aquellos con discapacidad, también se observan grandes espacios de áreas verdes acompañados de focos eléctricos para una mejor iluminación. Se puede decir entonces que se cumplió con el objetivo establecido por INVAMA, el cual era realizar un mejoramiento en sus andenes con el fin de permitir el tránsito peatonal de forma segura y cómoda a partir de los nuevos espacios de circulación amplios creados.

Igualmente, el plan de construcción del bulevar contó con la realización de otros andenes específicos con plaquetas en su entorno con acabados diferentes para que una persona invidente a través de su bastón toque o detecte el lugar para permitirle mayor seguridad en su andar sin poner en riesgo su vida ante cualquier accidente. En las imágenes anteriores en las aceras se puede visualizar un reglón de color gris, esos son las plaquetas especiales para los habitantes o visitantes invidentes del sector.

En cuanto a los posibles problemas encontrados en su realización no se encontró ninguna, pero sí generó sensaciones negativas de incomodidad en su construcción debido al desplazamiento de los habitantes por el lugar para llegar rápidamente a sus trabajos y estudios.

De igual forma, los habitantes a través de encuestas realizadas por INVAMA, en su mayoría enfatizaron estar a gusto y satisfecho con el nuevo bulevar ejecutado y entregado por dicha compañía. Para ilustrar esto, se presenta la siguiente figura.

Figura 9. Grado de aceptación de la obra ejecutada por el Invama



Fuente: (Invama, 2021)

Adicionalmente, entre los beneficios locales de dicha obra se puede encontrar los siguientes:

- Mejoro el tránsito peatonal gracias a los nuevos andenes construidos de forma cómoda y segura.
- Nuevos espacios amplios para la circulación libre de todos los habitantes incluidos aquellos que son invidentes y con limitación para su movilidad.
- Nuevos jardines y espacios verdes acompañados de paraderos.
- Mejor iluminación en la calle y vía que comprende el bulevar.
- Desarrollo de actividad turística religiosa orientada hacia el Santuario de la Virgen de Fátima.

6.3 INTERSECCIÓN BATALLÓN 4 CARRIL VÍA ALTO DEL PERRO

Tabla 9. Costos, beneficiarios y gravamen distribuible

Costo total del proyecto	\$ 15.713.715.221
Predios beneficiados	11.883
Gravamen a distribuir entre los beneficiarios	\$ 13.955.306.287

Fuente: (Invama, 2006b)

Imagen 3. Obra finalizada – Intersección batallón 4 carril vía alto del perro



Fuente: Google Maps

Este proyecto se encuentra ubicado al oriente del área urbana del municipio de Manizales, Colombia, enmarcado con ciertas características ambientales determinadas por la geología local, topografía, aspectos de hidrología entre otros, el tamaño de intervención para la ejecución del proyecto es de aproximadamente 3.100 metros, donde 2000 metros pertenece a la avenida Alberto Mendoza Hoyos, 950 metros perteneciente a la vía el Perro y por ultimo 150 metros correspondiente a la intersección el batallón.

Figura 10. Límites de la obra

Zona de límites	
Norte	Calle 67, Conexión Sultana el Cable, Perímetro Urbano.
Occidente	Avenida Paralela.
Sur	Perímetro urbano, Río Chinchiná.
Oriente	Perímetro urbano (Maltería, Zona Industrial)).

Fuente: (Invama, 2006a)

La ejecución de esta obra viene dada para el mejoramiento del sector oriental de Manizales, específicamente en el aumento y restablecimiento de los accesos de movilidad peatonal y vehicular de los habitantes hacia otros sectores o lugar, a fin de garantizar mejoras en su calidad de vida que comprenda la optimización de los recursos.

En ese propósito, se puede decir que la problemática a solucionar es el gran flujo de personas concentrado en el oriente del municipio, debido a su desplazamiento hacia otros sectores y vías para el cumplimiento de sus actividades laborales, además, de la construcción de nuevas obras sostenibles y drenajes por los pavimentos de la Vía Al Perro.

Por ello, la solución ante la problemática descrita el proyecto requiere realizar lo siguiente:

1. En la intersección el batallón, construir un puente de aproximadamente 150 metros sobre la avenida Alberto Mendoza a fin de permitir el desplazamiento de los habitantes al sector Milán.
2. Creación de un carril adicional en la misma avenida Alberto Mendoza, en sentido de descenso de los túneles el Batallón y la glorieta de Expo ferias.
3. Ampliación de 6 metros en la Vía Al Perro a fin de construir nuevas obras de estabilidad y drenaje.

El diseño de intersección del batallón se puede apreciar en la siguiente figura:

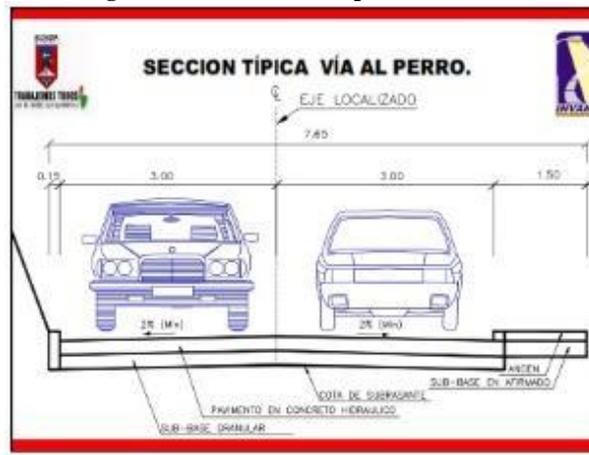
Figura 11. Diseño de la intersección



Fuente: (Invama, 2006a)

De la misma forma, también se puede apreciar el diseño de la aplicación de 6 metros con un andén de 1.50 metros.

Figura 12. Diseño de los espacios de tránsito



Fuente: (Invama, 2006a)

En cuanto, a los costos totales de las obras a crear se estableció como costo parcial directo \$12.400.066,080 pesos, cuyo presupuesto se puede visualizar a continuación:

Tabla 10. Presupuesto de la obra

Ítem	Valor ítem	Valor parcial
Bienes Raíces		\$ 1.872.000.000
Adquisición	\$ 1.865.000.000	
Avalúos y escrituración	\$ 7.000.000	
Diseños		\$ 157.000.000
Obra civil		\$ 9.722.444.000
Construcción cuarto carril	\$ 5.355.250.000	
Intersección batallón	\$ 2.554.194.000	
Pavimentación vía al perro	\$ 1.363.000.000	
Obras de conducción aguas lluvias	\$ 0	
Iluminación	\$ 450.000.000	
Interventoría		\$ 649.071.080
7%		
Costo directo de obra		\$ 12.400.066.080

Fuente: (Invama, 2006a)

Su fecha de ejecución inicio una vez legalizadas las obras en septiembre 2005, con una duración establecida de 12 meses, siendo culminada en el año 2006.

En cuanto a los posibles problemas durante su ejecución, se halló afectaciones en zonas de riesgo, retiros de cauces y en obras ya establecidas por lo cual conformo una serie de imprevistos tanto para los trabajados como el presupuesto.

Con respecto, a su asociatividad o vinculación con otros territorios, el proyecto en su primera obra a realizar; hace referencia a la construcción de un puente de 38 metros a fin de garantizar el acceso hacia el municipio de Milán para permitir una mejor movilidad

peatonal y vehicular, además de otros beneficios económicos en conjunto relacionado al aumento de las ventas de bienes y servicios en los sectores producidos por las empresas o industrias públicas a fin de optimizar y racionalizar los recursos existente para mejorar la calidad de vida de los habitantes.

6.4 MEJORAMIENTO A LA VÍA DE ACCESO DE LA VEREDA ARENILLO

Tabla 11. Costos, beneficiarios y gravamen distribuible

Costo total del proyecto	\$ 1.534.696.148
Usuarios beneficiados	422
Gravamen a distribuir entre los beneficiarios	\$ 767.348.074*

*Por definir

Fuentes: (DNP, 2017; Invama, 2017)

El proyecto se desarrolló en la vía acceso a la vereda arenillo, la cual se encuentra ubicada en un área rural del municipio de Manizales, específicamente en el sector occidental de la ciudad, en el corregimiento cuatro: Panorama. Por su tamaño, el proyecto de mejoramiento fue dividido en cuatro tramos a intervenir, así:

Tabla 12. Tramos intervenidos en la obra

Tramo 1: Entrada al parque hoyos	Longitud de tramo vial 390ml aproximadamente Ancho de vía: 6,5 ml
Tramo 2: Antes de la entrada Fundación niños de los andes	Longitud vial: entre 50 a 60 ml Ancho de vía: 7ml
Tramo 3: Entrad de la Fundación de los niños de los andes	Longitud vial: 200 ml Ancho de vía: 5 ml a 6ml
Tramo 4: Sector Entrada a guadualito	Longitud de vial: 320ml Ancho de vía: 3,5m y 5 m

Tramo 5

Longitud de vía: 150 ml

Ancho de vía variable: 3,5m y 4m

Fuente: (Invama, 2017)

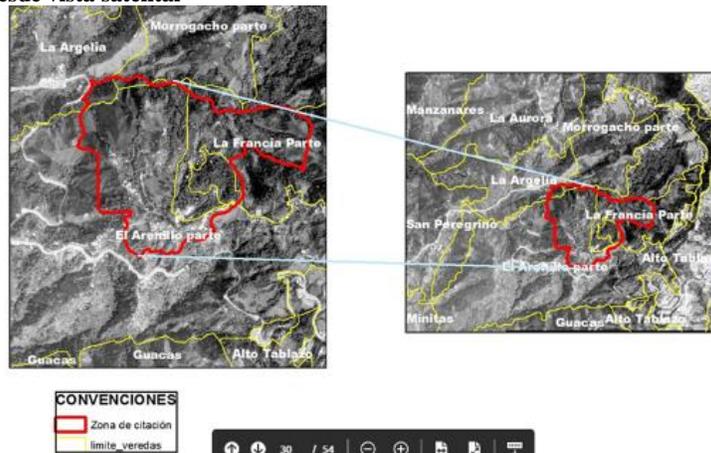
Imagen 4. Obra finalizada – Vía de acceso vereda el Arenillo



Fuente: Elaboración propia

El proyecto se encuentra localizado en la vía acceso de la vereda Arenillo, justamente en tramo la virgen- fundación niños de los andes- cuatro pasos, comprendido dentro del corregimiento cuatro: Panorama, siendo visible en la siguiente figura:

Figura 13. Proyecto desde vista satelital



Fuente: (Invama, 2017)

Esta vía de acceso presentaba grandes problemáticas para el desplazamiento de los habitantes del sector, puesto a que al no estar pavimentada dificultaba la movilidad y generaba contaminación debido a la gran cantidad de polvo y tierra producidos.

Así mismo, ante dichas condiciones se presentaban grandes riesgos de accidentes, puesto a que las vías existentes en esas zonas se encuentran deterioradas o son muy angostas, careciendo también de andenes lo que dificultaba el paso de los habitantes a sus viviendas. De igual forma, los servicios de taxis y ambulancia no accedían al sector debido al mal estado de vías, perjudicando en gran medida al ciudadano.

Por ello, el proyecto de mejoramiento de la vía acceso a la vereda arenillo contribuye en gran medida a garantizar una mejor calidad de vida para todos los habitantes del sector, mejorando la seguridad de las personas que transitan en sus vehículos y también de los peatones.

El costo total del proyecto fue estimado en \$1.534.696,148 financiado por contribución de valorización, apreciándose mejor en conjunto con sus componentes en la siguiente tabla:

Tabla 13. Presupuestos de la obra

Ítem	%	Valor parcial
Diseños		\$ 56.340.662
Estudios valorización		\$ 100.000.000
Obra civil		\$ 931.086.215
Interventorías*	10%	\$ 93.108.622
Costo directo proyecto		\$ 1.180.535.499
Imprevistos** (obras adicionales y costos no previstos)	10%	\$ 118.053.550
Administración del proyecto**	20%	\$ 236.107.100
Costo total del proyecto		\$ 1.534.696.148

* El porcentaje se toma sobre la obra civil.

** El porcentaje se toma sobre el costo directo.

Fuente: (Invama, 2017)

Ahora bien, durante la ejecución del proyecto, no se evidenciaron problemas mayores, salvo las incomodidades propias que las obras causaron a los residentes de la zona en cuanto al acceso a sus lugares de residencia, estudio y trabajo.

En cuanto a los beneficios locales generados se encuentra:

- Nuevas condiciones óptimas para el desplazamiento peatonal y vehicular de las personas en el sector.
- Mejores de habitabilidad en los habitantes y residentes del sector.
- Vías con mayor salubridad, seguridad y sostenibilidad.
- Disminución de la vulnerabilidad del sistema vial en alto grado de la problemática existente
- Mayor contribución al desarrollo económico de sector de forma efectiva y oportuna.

Es importante aclarar que, si bien este proyecto se tenía proyectado para iniciar ejecución en el año 2017, fue sólo hasta septiembre de 2019 en donde se realizó la adjudicación de las obras y la interventoría (Invama, 2019), razón por la cual, al momento de realización de esta investigación, aun no se había dado la fase de la distribución del cobro de la valorización.

6.5 PASEO DE LOS ESTUDIANTES FASES 1 Y 2

Tabla 14. Costos, beneficiarios y gravamen distribuible

Costo total del proyecto	\$ 15.760.989.270
Predios beneficiados	13.269
Gravamen a distribuir entre los beneficiarios	\$ 13.760.989.270

Fuente: (Invama, 2008b)

Imagen 5. Obra finalizada – Paseo de los estudiantes

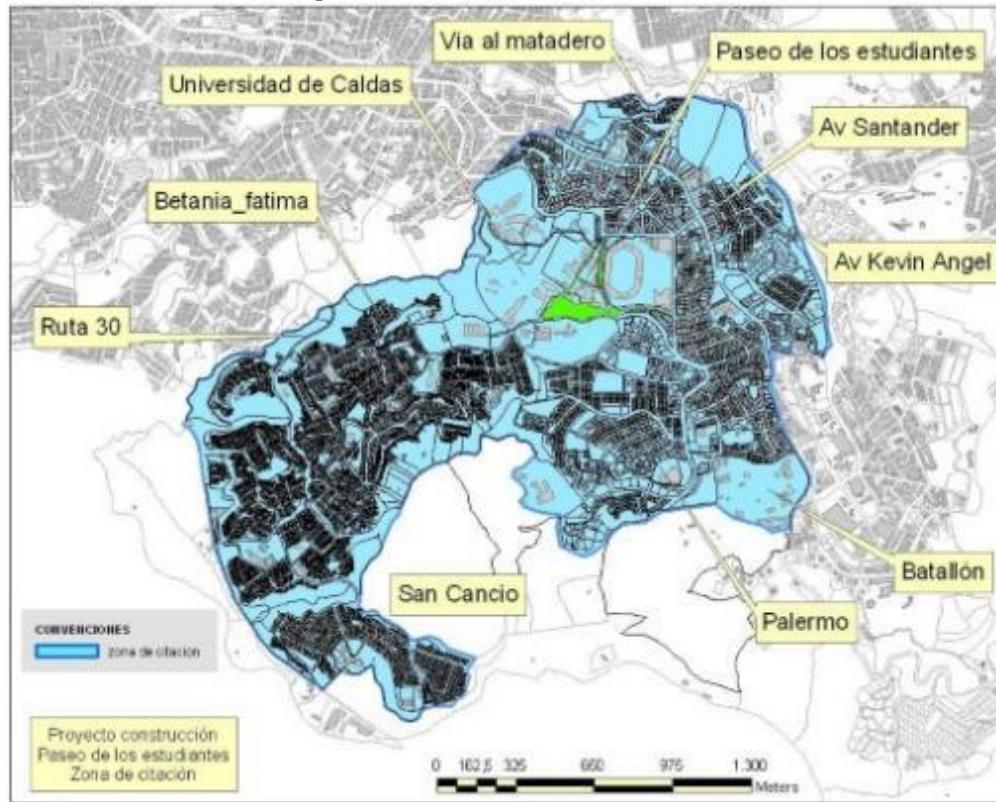


Fuente: Google Maps

La obra se encuentra ubicada en el sector sur-oriental de la ciudad de Manizales, Colombia, entre las zonas comprendidas por los barrios de las comunas Palogrande y Universitaria.

En la siguiente figura se puede observar cada uno de los barrios que comprenden la zona que intervienen en el proyecto:

Figura 14. Barrios involucrados en la obra



Fuente: (Invama, 2008a)

Así mismo su ubicación vienen dados por los límites siguientes:

Tabla 15. Límites de la obra

Norte	Quebrada San Luis, Calle 55 y Vía al matadero
Sur	Cerro Sancancio, Batallón
Oriente	Av. Santander, Av. Kevin Angel
Occidente	Vía Panamericana

Fuente: (Invama, 2008a)

El propósito de la obra fue la recuperación del sector de la calle 65 zona donde se presenta una disminución por su cambio de uso residencial y comercial, es por ello, que se acentúa

la circulación permanente de estudiantes universitarios, de ahí, el nombre que ha tomado de “Paseo de los Estudiantes”

La intervención de los espacios públicos se enfocará desde los siguientes puntos: Parque Antonio Nariño, Intervención de la Avenida Lindsay (calle 65), Intervención de la carrera 24 (Recta del Coliseo), Intervención de la Glorieta de la Universidad Nacional y la intervención de la Avenida Paralela entre calle 62 y calle 65.

Así mismo, para la solución de la problemática se ejecuta el siguiente costo el cual asciende a la suma de \$13.760.989.270, adicionalmente el municipio aporta la cantidad de 2.000.000.000 por algunos imprevistos dando un costo total del proyecto el cual asciende a \$15.760.989.270, el cual corresponde a la suma del costo a distribuir más los aportes de otras fuentes, como se puede observar en la siguiente tabla:

Tabla 16. Presupuesto de la obra

Costo a financiar de valorización		\$ 9.220.846.038
Administración del proyecto	12%	\$ 1.106.501.525
Gastos de distribución y recaudo	0,1%	\$ 10.000.000
Imprevistos	23%	\$ 1.949.250.000
Total antes descuento pronto pago		\$ 12.286.597.563
Descuento pronto pago	6%	\$ 737.195.854
Corrección de gravamen	6%	\$ 737.195.854
Monto a distribuir		\$ 13.760.989.270

Monto distribuible	\$ 13.760.989.270
Obra asumida por el municipio	\$ 2.000.000.000
Costo total del proyecto	\$ 15.760.989.270

Fuente: (Invama, 2008a)

La fecha de ejecución de la obra fue el 22 de julio del 2008, el cual tuvo una duración 24 meses contados a partir de la iniciación de los contratos de la obra civil.

Así mismo, durante la ejecución de la obra civil se obtuvieron algunos imprevistos iniciando la ejecución del proyecto tales el valor de los reajustes de los precios unitarios, debido a la ejecución de obras en un periodo de seis meses, igualmente se incluye un imprevisto por recaudo, es decir, un valor adicional para contrarrestar estos posibles inconvenientes.

Los beneficios obtenidos por la intervención de este proyecto son:

- Alivio del sistema vial en la ciudad: el alto tráfico que poseía la avenida paralela, la avenida Lindsay y la vía a Fátima ya no generan el congestionamiento y demora en el desplazamiento, por lo tanto, este proyecto mejoro el desplazamiento vehicular de la zona.
- Cambio en el uso del predio: el beneficio del predio que se generó en la obra es de 62.216 millones de pesos, lo cual, comparado al costo de la ejecución del proyecto el cual fue de \$15.761 millones, es un beneficio aproximado y factible de cuatro (4) veces mayor a lo que se podía estimar.
- Elevar el nivel de vida y bienestar de la comunidad: mediante esta intervención de genera empleos directos e indirectos que ayuden al mejoramiento del entorno.
- Facilita el acceso entre sectores y la interconexión vial: gracias a la intervención los sectores, calles y vías se interconectan mejorando el tránsito peatonal.

6.6 PAVIMENTACIÓN URBANIZACIÓN ALFÉREZ REAL

Tabla 17. Costos, beneficiarios y gravamen distribuible

Costo total del proyecto	\$ 597.825.672
Predios beneficiados	95
Gravamen a distribuir entre los beneficiarios	\$ 197.827.672

Fuente: (Invama, 2007b)

Imagen 6. Obra finalizada - Pavimentación Urbanización Alférez Real



Fuente: Google Maps.

El proyecto cumplió con las siguientes características en su realización:

Tabla 18. Características de ejecución de la obra

Tamaño	563 metros lineales para los pavimentos 1081 metros lineales de andenes
Fecha de Ejecución	10 de abril de 2007
Duración	12 meses

Fuente: (Invama, 2007a)

Asimismo, la obra estuvo ubicada al sur oriente del municipio de Manizales, específicamente por la vía que conduce al barrio Villa Carmenza, Barrio el Paraíso – vía la Panamericana. Su tamaño fue dividido en tres tramos con la finalidad de cumplir con el objetivo de adecuar las vías en ese sector con mayor eficacia, por lo tanto, estuvo establecido de la siguiente forma:

Tabla 19. Tramos intervenidos en la obra

Tramo Uno	Longitud de 350 metro de largo Ancho: 5 metros Espesor: 18 cm Anden: 1,5 m
Tramo Dos	Longitud: 107 metros de largo Ancho: 5 metro Espesor:18 cm Dos Anden: 1,3 m
Tramo Tres	Longitud: 326 metro de largo Ancho:5 metros Espesor:18 cm Dos Anden: 1,5 m

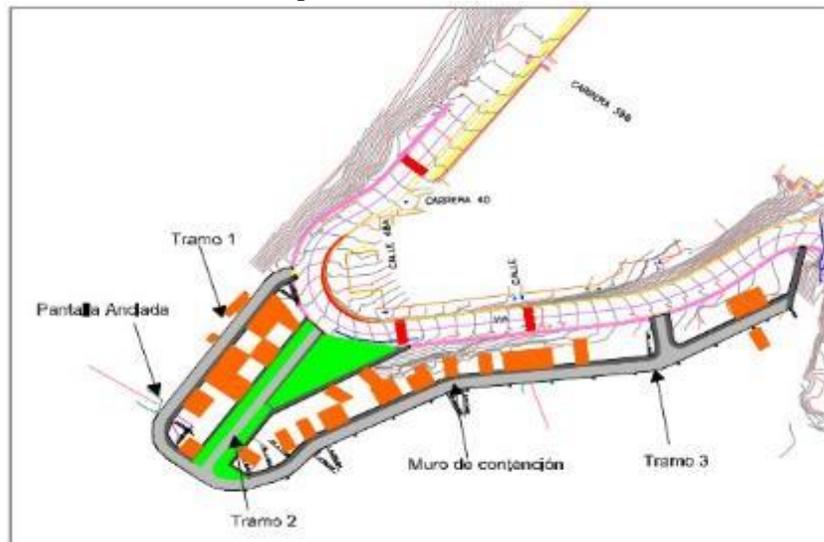
Fuente: (Invama, 2007a)

En vista de que el acceso único a la urbanización se realiza sobre una curva de una vía que comunica el municipio de Manizales con Villamaría, sus calles se encuentran descuidadas y destapadas, provocando en invierno grandes lodazales con pantano que dificultan la movilidad de los residentes, debido a que el tránsito vehicular para su llegada o salida resulta ser muy alta, ocasionando molestias en ellos. Además, de estar sin alumbrado público que genera sensaciones de inseguridad y tranquilidad en la comunidad.

Por esa razón, el propósito de la obra fue el de solucionar todas esas problemáticas, consintiendo, así como prioridad brindar iluminación y una adecuada pavimentación en las vías que comprende la urbanización Alférez Real para un mejor tránsito peatonal/vial en cualquier momento del día o en cualquier estación climática.

En efecto, a partir de la siguiente imagen se puede apreciar el diseño del proyecto con la ubicación de los tramos y obra para la pavimentación e iluminación de las vías.

Figura 15. Diseño de la obra



Fuente: (Invama, 2007a)

En cuanto al costo de la obra a realizar, conto con un presupuesto ascendente a \$597.825.672.00. De acuerdo con el sistema de valorización se puede visualizar a partir de la siguiente tabla.

Tabla 20. Presupuesto de la obra

Ítem	Valor por ítem	Interv.	Imprev.	Reaj. Obra	Valor parcial
Diseños	\$ 6.786.600				\$ 6.786.600
Obra civil					
Pavimentación alférez real	\$ 467.000.000	7%	10%	0%	\$ 546.390.000
Alumbrado público	\$ 5.000.000		10%		\$ 5.500.000
Costo total de obra	\$ 478.786.600			0	\$ 558.676.600

Fuente: (Invama, 2007a)

Entre los posibles inconvenientes al momento de la realización se encontró con las quejas realizadas por los residentes de la urbanización con respecto al alumbrado público, en cual manifestaron la implementación de los alumbrados con gran importancia para su seguridad y tranquilidad.

6.7 PROYECTO PARALELA NORTE GRUPO 2 SECTOR BAJO ROSALES FASE 1 Y 2

Tabla 21. Costos, beneficiarios y gravamen distribuible

Costo total del proyecto	\$ 54.164.748.577
Predios beneficiados	15.900
Gravamen a distribuir entre los beneficiarios	\$ 21.164.748.577

Fuente: (Invama, 2016c)

Imagen 7. Obra finalizada - paralela norte grupo 2 sector bajo rosales



Fuente: Google Maps

Este proyecto se encuentra ubicado en la zona de influencia del grupo II localizada hacia el sector nor-oriental de la zona urbana del Municipio de Manizales, como se muestra en la siguiente imagen:

Figura 16. Zona de influencia de la obra



Fuente: (Invama, 2016b)

Así mismo, en la ejecución de este proyecto se realizaron las siguientes tres obras, ubicadas en el sector del Bajo Rosales:

- Glorieta La Carola
- Puente Bajo Rosales
- Mejoramiento Vía Baja Leonora – Baja Rosales

Debido al alto costo de estas obras y teniendo recursos insuficientes, no se ejecutó dentro de este grupo la obra correspondiente al Mejoramiento Vía Baja Leonora – Baja Rosales.

Es por ello, que se realiza la obra de una glorieta elevada con la finalidad de mejorar el acceso vehicular a las zonas adyacentes en el actual acceso al Barrio La Carola de 50 m de diámetro interno, tres carriles de 3,50 m cada uno y unos andenes externo de 2.0 m con una barrera protectora interna de 0,75 m y andenes externo de 3.0 m, esta obra corresponde a una estructura elevada de 96.6 m de longitud con luces entre apoyos de 32 m en promedio como se puede observar a continuación:

Figura 17. Diseño de la obra terminada



Fuente: (Invama, 2016b)

Igualmente, se mejoró el acceso al puente Baja Rosales con la finalidad de asociar o conectar la calzada norte de la Avenida Kevin Ángel con la vía de acceso la Leonora ubicada en el centro geográfico de Manizales, el puente conto a su vez con un tamaño de ancho de calzado de aproximadamente 7.0m, en conjunto con barreras de protección interna de 1.00 m acompañado de un andén externo de 2,50m.

Adicionalmente, a las obras mencionadas se propone un ajuste en el diseño en el alineamiento horizontal del actual acceso y salida del Barrio Baja Rosales a la Calzada sur de la Avenida Kevin Ángel, con el mejoramiento de un tercer carril sobre la avenida de aproximadamente 100m de tamaño con el objetivo de brindar una nueva estructura segura y sostenible, como se puede apreciar en la siguiente figura:

Figura 18. Diseño estructural de la obra



Fuente: (Invama, 2016b)

Su fecha de ejecución fue el 9 de septiembre del 2009 y con una duración de 36 meses. En cuanto al costo total para la realización de estas obras fue de \$54.164.748.577. Costo tomado sobre el valor de las obras civiles y porcentaje tomado sobre el costo directo.

Tabla 22. Presupuesto de la obra

Ítem	Valor ítem	Valor parcial
Predios		\$ 1.348.756.600
Puente Bajo Rosales	\$ 1.348.756.600	
Diseños y estudios		\$ 469.280.237
Obra civil		\$ 43.079.810.304
Glorieta la Carola	\$ 24.868.882.426	
Puente Bajo Rosales	\$ 18.210.927.878	
Interventorías*	6%	\$ 2.584.788.618
Costo directo proyecto		\$ 47.482.635.759
Imprevistos* (obras adicionales y costos no previstos)	10%	\$ 4.307.981.030

Administración del proyecto	5%	\$ 2.374.131.788
Costo total del proyecto		\$ 54.164.748.577

* El porcentaje se toma sobre el valor de las obras civiles.

** El porcentaje se toma sobre el costo directo.

Fuente: (Invama, 2016b)

6.8 RENOVACIÓN URBANA PLAZA ALFONSO LÓPEZ

Tabla 23. Costos, beneficiarios y gravamen distribuible

Costo total del proyecto	\$ 33.131.966.583
Predios beneficiados	29.756
Gravamen a distribuir entre los beneficiarios	\$ 23.938.572.034

Fuente: (Invama, 2006a)

Imagen 8. Obra finalizada – Plaza Alfonso López Pumarejo





Fuente: Google Maps

Este proyecto se encuentra ubicado en la ciudad de Manizales, la cual comprende en los siguientes límites:

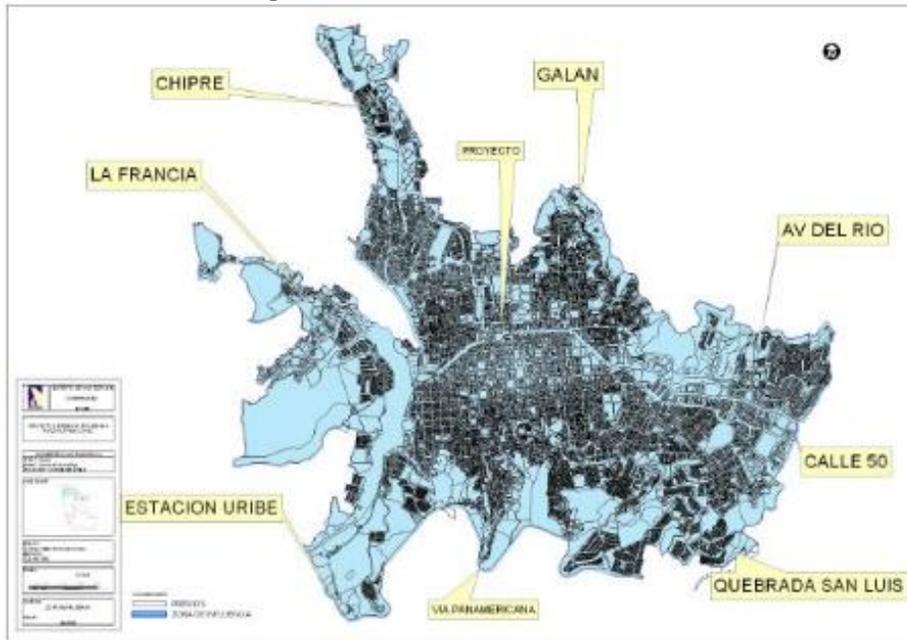
Tabla 24. Límites de intervención de la obra

Norte	Vía a Sacatín, Carretera Arauca, Carrera 11, Quebrada Olivares
Oriente	Calle 51, Calle 50, Calle 49
Occidente	Avenida Centenario, Cra. 17, Avenida Doce de Octubre, Calle 7 y Calle 9
Sur	Vía Panamericana (Variante Sur)

Fuente: (Invama, 2006a)

Igualmente, este proyecto tiene las siguientes delimitaciones que se pueden observar en la siguiente figura:

Figura 19. Barrios de influencia de la obra



Fuente: (Invama, 2006a)

Así mismo, tuvo como finalidad la recuperación del espacio público que se encontraba deteriorado, la revitalización del centro de la ciudad y el mejoramiento de la movilidad peatonal y vehicular del entorno.

Por ello, a continuación, se presenta el diseño de la renovación urbana con el objetivo de crear mejores ambientes para los ciudadanos residentes del sector.

Figura 20. Diseño de la obra



Fuente: (Invama, 2006a).

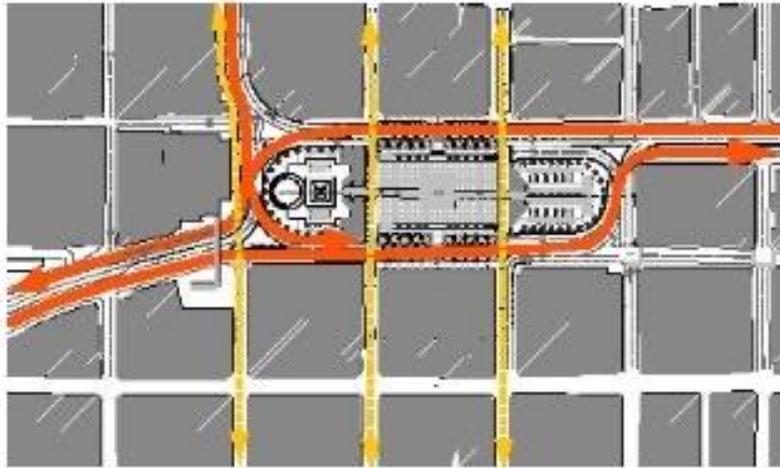
El costo del mejoramiento y recuperación de la plaza Alfonso López asciende a la suma de \$33.131.966.583, dicho valor fue entregado por el comité de infraestructura del Municipio de Manizales y que corresponde a la suma del monto a distribuir más los aportes de otras fuentes.

Con una fecha de ejecución del 23 de agosto del 2004, la cual tuvo un mejoramiento y beneficio para las comunidades adyacentes tales como:

- Facilita el traslado desde y hacia la ciudad
- Permite una mayor movilidad vial que redunde en un ahorro de combustible y menor desgaste para los vehículos
- Disminuye el tiempo habitual de recorrido entre la zona y el centro de la ciudad.
- Disminuye el riesgo de accidentes, beneficiando a las empresas de seguros y al estado en sector de la salud, por un menor índice de reclamos.
- Incorpora nuevas tierras al mercado inmobiliario.
- Se genera un mayor valor inmobiliario por la valoración de la tierra
- Estabiliza terrenos, mediante el tratamiento de aguas subterráneas y de otras obras civiles.

Además, se realiza un estudio del aporte de vialidad peatonal y vehicular al momento de realizar el proyecto como se puede observar en la siguiente figura:

Figura 21. Movimientos peatonales y vehiculares



Fuente: (Invama, 2006a).

Donde tiene la finalidad de mejorar el movimiento peatonal y vehicular compuesta por dos modalidades: Vías de orden lento, ubicados a nivel con la plaza pública con entradas a las calles existentes por ello, para garantizar una mayor eficacia en la infraestructura se contó con muros anclados, activos y pasivos soportado mediante una losa sobre pilotes que dan más seguridad y firmeza para aquellos pasos de las vía de orden rápido que se encuentran ubicada bajo el nivel de la plaza, cuya finalidad es mejorar tanto el despliegue vehicular y peatonal de forma eficiente en la zonas para la realización de actividades económicas, sociales, educativas, industriales, comerciales entre otras.

A continuación, se relaciona un cuadro que agrupa las diferentes obras de valorización expuestas en el presente capítulo:

Tabla 25. Comparativo de obras de valorización en Manizales

Nombre de la Obra	Costo total del proyecto	Pedios beneficiados	Gravamen a distribuir entre los beneficiarios
Espacio público entre calles 24 y 26 con carreras 17 y 19	\$ 2.621.818.034	128	\$ 958.905.057
Paseo de los estudiantes y Bulevar vía a Fátima	\$ 15.760.989.270	13.269	\$ 13.760.989.270
Intersección Batallón 4 carril vía "alto del perro"	\$ 15.713.715.221	11.883	\$ 13.955.306.287
Pavimentación Urbanización Alférez Real	\$ 597.825.672	95	\$ 197.827.672
Renovación urbana plaza Alfonso López	\$ 33.131.966.583	29.756	\$ 23.938.572.034
Paralela norte grupo II sector bajo rosales fase 1 y 2	\$ 54.164.748.577	15.900	\$ 21.164.748.577
Mejoramiento vía de acceso vereda el Arenillo	\$ 1.534.696.148	422	\$ 767.348.074*

*Pendiente de resolución

Fuente: Elaboración propia con información del INVAMA

7 OBJETIVOS

7.1 OBJETIVO GENERAL

Determinar los factores asociados al desarrollo de obras de infraestructura por el sistema de valorización en el municipio de Manizales y su incidencia en el desarrollo de la ciudad.

7.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Identificar en el entorno de Manizales las condiciones que han posibilitado la ejecución de obras por el mecanismo de valorización.

Analizar el rol de los actores institucionales y de base implicados en los procesos de valorización municipal en el municipio de Manizales

Establecer ventajas y desventajas de la implementación del proceso de valorización en el municipio de Manizales, Caldas.

8 METODOLOGÍA

8.1 ENFOQUE INVESTIGATIVO

La presente investigación se realizó desde el enfoque cualitativo con alcance descriptivo e interpretativo, para lo cual, además de la revisión de diferentes fuentes de la información, se realiza una inmersión en el área de estudio con la intención de conocer percepciones e interpretaciones sobre lo estudiado desde los usuarios de las obras en Manizales y desde algunos actores institucionales cercanos a los procesos técnicos asociados.

En este sentido lo que aparece en la escena de la comprensión de fenómenos, es una nueva perspectiva centrada en lo social, lo cual Corbetta (2007) denomina como un “interés por los hechos de la vida cotidiana, las micro interacciones entre individuos, las dinámicas interpersonales, en lugar de centrarse en las grandes transformaciones históricas y los procesos relativos a la sociedad” (pág. 27).

8.1.1 Alcance Descriptivo-Interpretativo

Así mismo la investigación es de tipo descriptiva, esto es que se encamina a “mostrar con precisión los ángulos o dimensiones de un fenómeno, suceso, comunidad, contexto o situación” (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014, pág. 92), y para este caso concreto hace referencia al uso del instrumento de la valorización, en el municipio de Manizales, lo cual no pretende verificar efectos de variables sino más bien generar una interpretación del fenómeno en concreto respetando la naturaleza del mismo y valiéndose de las evidencias para la generación de nuevos conocimientos que puedan expandir el horizonte sobre la urbanización el uso de los recursos provenientes de la valorización.

8.2 UNIDAD DE ANÁLISIS

El proceso de valorización municipal

8.3 MATRIZ DE CATEGORÍAS

A continuación, se presenta, por medio de una tabla, las categorías de análisis construidas desde los elementos teóricos, que fueron la base para la elaboración del instrumento de recolección de información.

Tabla 26. Operacionalización de variables y categorías

Categorías de análisis	Tipo de variable cualitativa-cuantitativa	Dimensión
Desarrollo regional	Cualitativa	Cambio estructural localizado Bienestar social colectivo Oportunidades individuales y colectivas
Instrumentos de financiación	Cualitativa	Contribución de valorización
Procedimientos en el proceso de valorización	Cualitativa	Asignación Discusión Recaudo Cobro Devolución de la contribución
Casos exitosos de obras ejecutadas	Cualitativa	Desarrollo regional
Ventajas y desventajas	Cualitativa	Indicadores económicos, sociales e institucionales Movilidad social Problemas administrativos Normatividad

Fuente: Elaboración propia

8.4 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS

8.4.1 Entrevistas semiestructuradas

De otro lado, está la recolección de información de primera mano, en este caso son los informantes clave y expertos, quienes son indagados con el uso de la técnica de la entrevista y el instrumento es la guía de preguntas (anexo C), que tendrá como propósito indagar sobre la experiencia del uso de la valorización. Se diligenciará el respectivo consentimiento informado por parte de los participantes: expertos y ciudadanos del común.

Criterios de inclusión

Para la realización de las entrevistas semiestructuradas, se seleccionaron a actores clave, los cuales brindaron información relevante acerca de la implementación del mecanismo de valorización en la ciudad de Manizales y del impacto de estos en la ciudad y en sus habitantes. Estos actores clave suministraron información de primera mano, la cual se recolectó por medio del instrumento diseñado para tal fin.

En este orden de ideas se consultaron 4 expertos, los cuales respondieron la entrevista, la cual abarcaba con sus preguntas cada una de las diferentes categorías de análisis mencionadas en la tabla 17.

Como criterio de exclusión se plantea que es la carencia de información especializada o significativa acerca de la valorización, con lo cual se evita correr el riesgo de tomar como valiosa información que podría proceder de fuentes poco confiables.

Un segundo grupo al cual se le aplicó una entrevista (anexo F), fue a los ciudadanos. Para esto, el principal criterio de inclusión fue que estos fueran residentes de las zonas aledañas a las obras ejecutadas por el mecanismo de valorización, esto con el ánimo de recolectar sus percepciones y su opinión acerca del impacto de las obras de infraestructura en su calidad de vida.

El criterio de exclusión para este grupo de entrevistados fue que los ciudadanos no fueran residentes de las zonas donde se realizaron las obras de valorización.

8.4.2 Revisión documental

En este sentido se consideró en primera medida el uso de la revisión documental, recurriendo para ello a bases de datos de revistas indexadas, repositorios institucionales, sitios de búsqueda especializada y legislación vigente, ejercicio que permitió recopilar, procesar y analizar información secundaria, interpretando y contrastando diversos planteamientos, discursos y registros referentes al manejo de la valorización en casos exitosos. Dado que son escasos los municipios que han aplicado el mecanismo de la contribución de valorización, así también los expertos en el tema son pocos; en este orden de ideas, un documento muy completo que sirvió como fuente para esta revisión documental es el elaborado por Borrero (2012) y editado por el Instituto de Estudios del Ministerio Público IEMP denominado “*Contribución de valorización. Análisis descriptivo de las metodologías para medir el beneficio o valorización generada y los sistemas de reparto*”. Se recogió información diversa de publicaciones empíricas provenientes de la búsqueda en repositorios y revistas especializadas, como también por parte de los actores estatales como la oficina de planeación municipal en Manizales.

8.5 SISTEMATIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN

En este punto se consideró la utilización de software especializado para la sistematización de la información recolectada, en este sentido para el manejo de datos de orden cualitativo y su manejo se hará con la presentación de redes semánticas construidas con la ayuda del Software Atlas Ti en su versión 8.

8.6 ANÁLISIS DE DATOS

Una vez sistematizada la información, se generaron con ayuda del software Atlas Ti las respectivas redes semánticas, por medio de las cuales se identificaron y agruparon patrones

y tendencias en las diferentes respuestas que proporcionaron los expertos y los ciudadanos a cada una de las preguntas, contenido que sirvió de base y facilitó el respectivo análisis de lo que habían contestado a cada uno de los interrogantes.

9 SISTEMATIZACIÓN DE ENTREVISTAS DIRIGIDAS A EXPERTOS Y CIUDADANOS

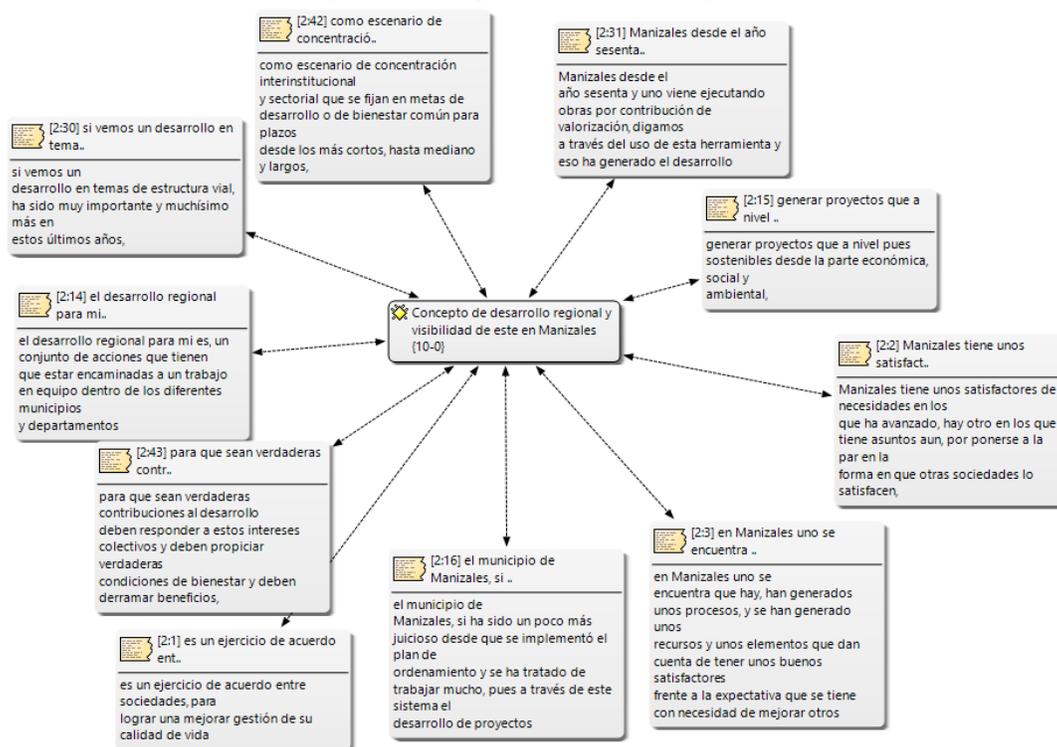
Como parte integral del ejercicio de investigación, se elaboraron y aplicaron entrevistas para conocer la opinión que tienen dos grupos de personas acerca de la contribución de valorización como instrumento de financiación de obras públicas en la ciudad de Manizales.

Por un lado, se realizó la entrevista a cuatro expertos en el tema de la valorización, los cuales fueron seleccionados por su conocimiento, óptica y experticia en el tema, dese lo cual plasmaron sus opiniones en respuesta a cada uno de los interrogantes planteados. De otra parte, se aplicó la entrevista a 14 ciudadanos residentes en los sectores en donde se ejecutaron las obras mencionadas en el apartado anterior, los cuales, también desde lo que habían podido observar, y a partir de los beneficios recibidos, dieron sus apreciaciones al respecto.

A continuación, la sistematización de dichas entrevistas:

9.1 ENTREVISTA DIRIGIDA A EXPERTOS

Figura 22. Percepción del desarrollo regional

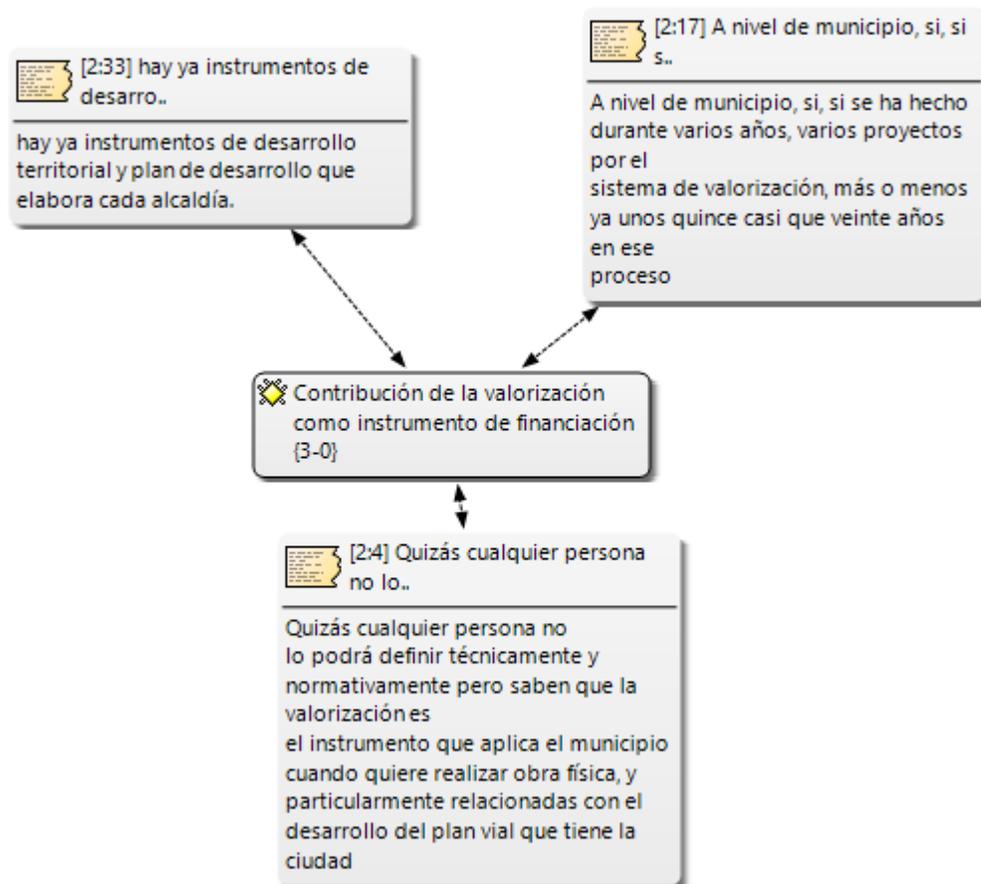


Fuente: Elaboración propia.

Como punto de partida se indagó acerca de lo que ellos consideraban era el desarrollo regional y de cómo este era percibido en la ciudad de Manizales. En este sentido, los expertos tienen una percepción favorable de la valorización, y de cómo este mecanismo ha impulsado el desarrollo de la ciudad desde que se empezó a implementar en los años 60. Destacan además los logros alcanzados en materia de cooperación interinstitucional e intersectorial fruto de la realización de los diversos proyectos de valorización.

El desarrollo de proyectos que fomenten el bienestar colectivo es bien recibido por la ciudadanía y fortalece la institucionalidad. Se destacan las obras de infraestructura como impulsoras del desarrollo, siempre y cuando sean sostenibles económica, social y ambientalmente.

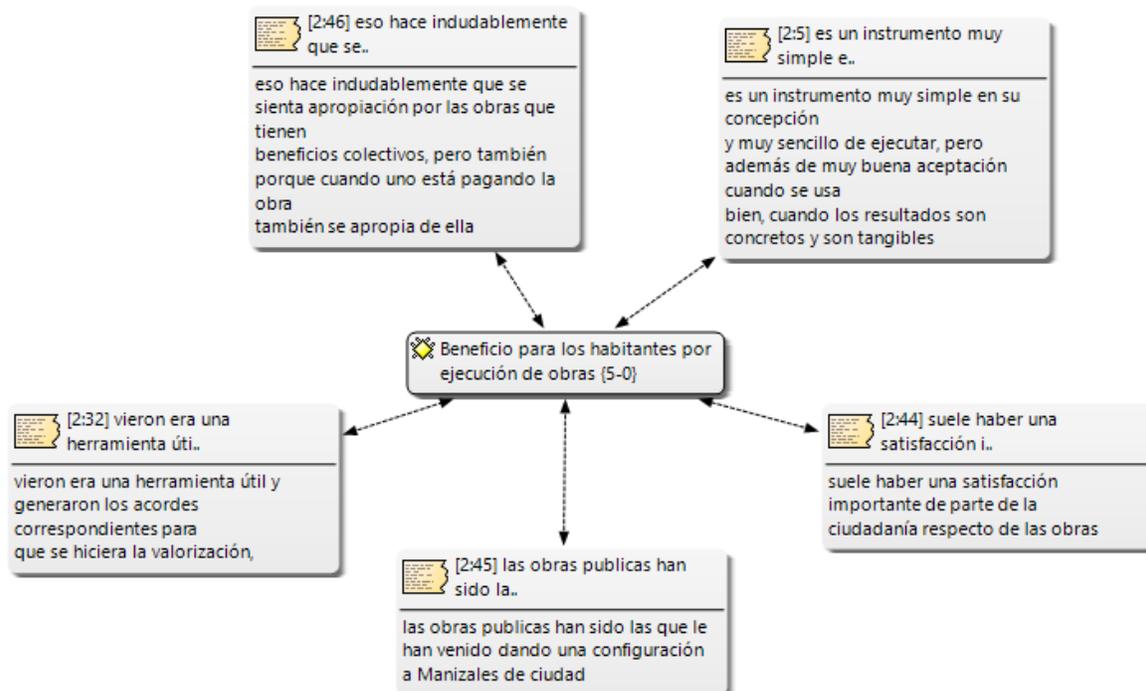
Figura 23. Contribución de la valorización como mecanismo de financiación



Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a la contribución de la valorización como mecanismo de financiación, para Manizales, destacan los expertos, ha sido un instrumento valioso y el cual ha sido probado en el tiempo, fomentando sobre todo el desarrollo de la ciudad en lo referente a infraestructura vial. Los ciudadanos, así no puedan definir técnicamente este mecanismo, saben que se ha utilizado en diversos proyectos para mejorar su ciudad y que ha funcionado.

Figura 24. Beneficios de la valorización para los habitantes de la ciudad

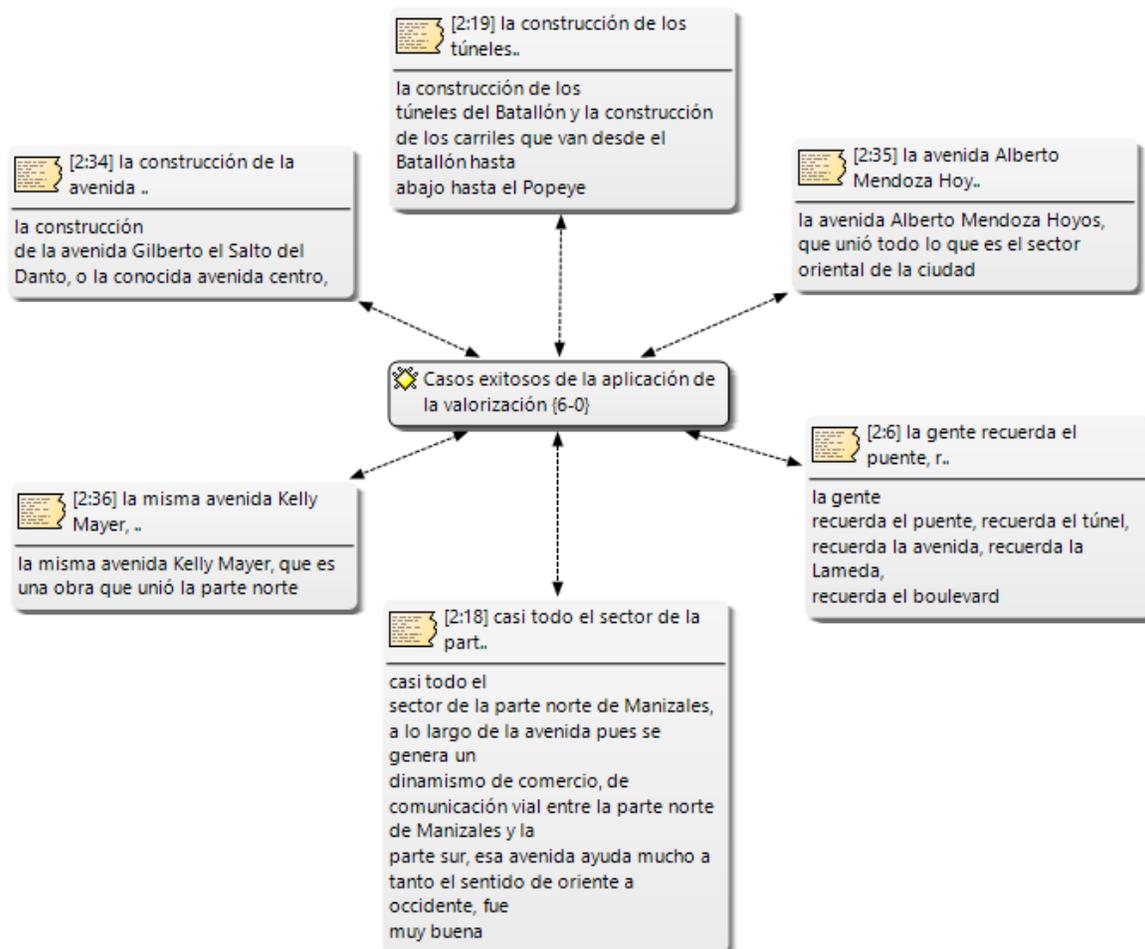


Fuente: Elaboración propia.

En relación con los beneficios que reciben los ciudadanos por la implementación de la valorización, los expertos reconocen que este instrumento es de los más amigables, pues es un mecanismo fácil de entender, sencillo de ejecutar y el cual, cuando es bien usado, refleja unos resultados tangibles que son apreciados por la ciudadanía, debido a que, por un lado, pueden ver que las obras prometidas se cumplen, y adicional a ello, son obras que impactan positivamente su calidad de vida.

Esta satisfacción se traduce en una apropiación de las obras por parte de la ciudadanía, pues las sienten como suyas cuando saben que los recursos salieron de sus bolsillos y que con ello están contribuyendo a su bienestar y al mejoramiento y embellecimiento de la ciudad.

Figura 25. Casos exitosos de obras de valorización en Manizales

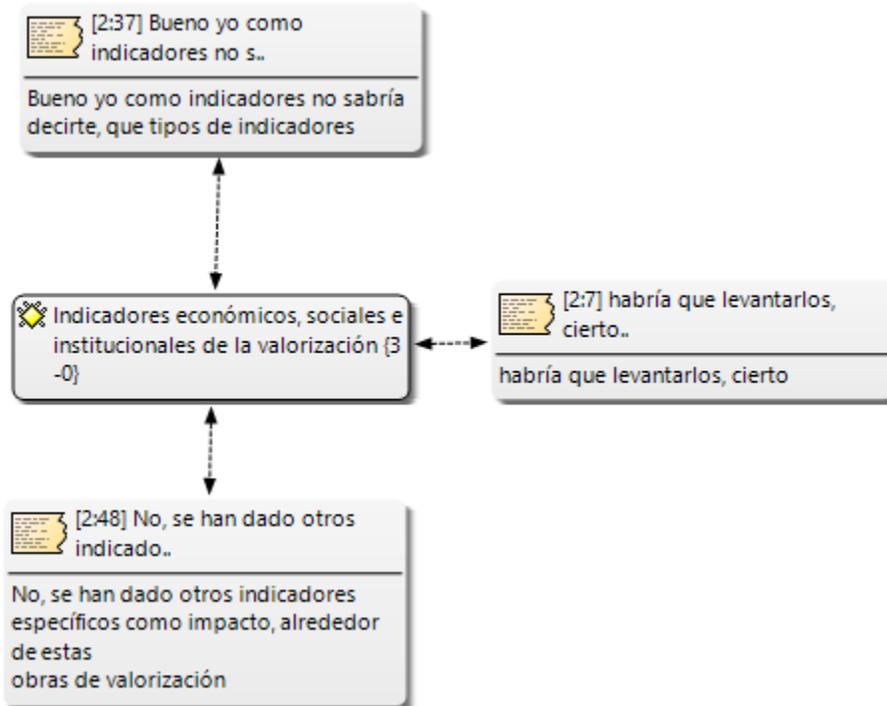


Fuente: Elaboración propia

Como casos exitosos de obras financiadas por recursos de valorización, los expertos entrevistados reconocen avenidas (avenida centro, Kelly Mayer, Alberto Mendoza Hoyos), los túneles del batallón, la Alameda y el Boulevard, entre otros.

Como puede observarse, son en su mayoría obras viales, las cuales han tenido un impacto significativo en la movilidad y en la interconexión de la ciudad, lo cual es apreciado por los ciudadanos, pues son obras que le dan además una identidad propia a Manizales.

Figura 26. Indicadores del mecanismo de la valorización

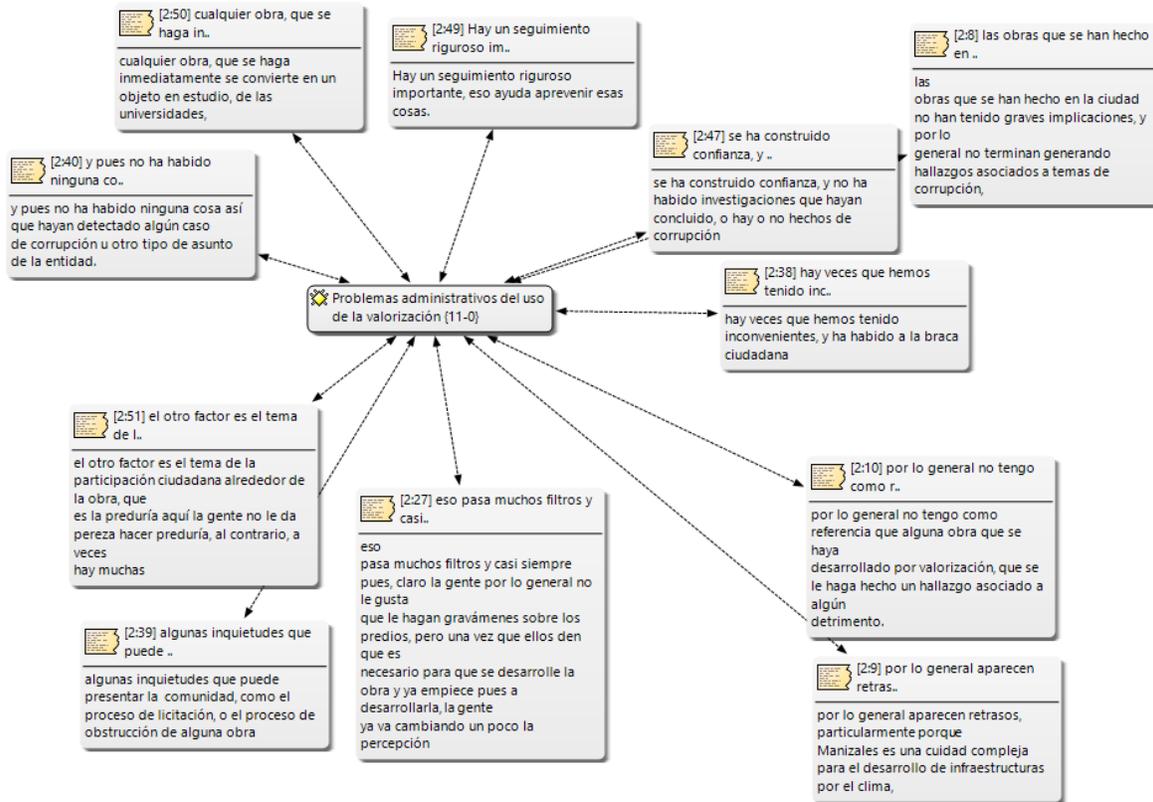


Fuente: Elaboración propia.

Al abordar con los expertos el tema de los indicadores económicos, sociales e institucionales, se encontró una falencia, pues ellos no disponen o no tienen acceso a los mismos. Sería interesante que se implementara un mecanismo de medición para que cada vez que se pusiera en funcionamiento una obra hecha con recursos de valorización, se pudieran obtener unos indicadores claros del impacto de la misma.

El contar con indicadores es clave para la implementación de mejoras en cualquier proceso y para la toma de decisiones más acertadas, por lo tanto, es una tarea que debe implementarse. Es claro que estos indicadores deben ser medidos durante un periodo de tiempo para poder evaluar objetivamente si la obra efectivamente ha causado el impacto esperado.

Figura 27. Problemas administrativos con la valorización

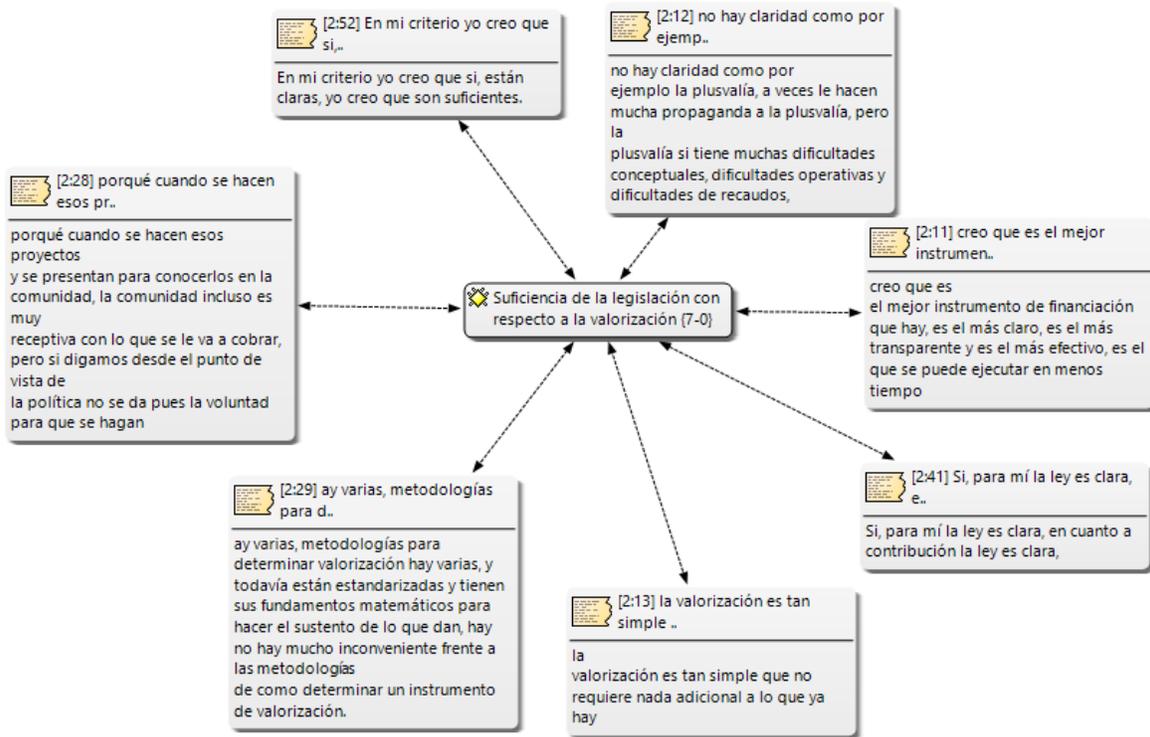


Fuente: Elaboración propia.

Por otro lado, al pedir a los expertos su percepción acerca de los problemas administrativos que ellos han identificado en el manejo de los recursos de valorización la respuesta es alentadora, pues por unanimidad ellos identifican que es un mecanismo supremamente transparente y eficiente que no da lugar a que se presente una malversación de recursos.

El hecho de que las obras de valorización deban pasar por tantos filtros, según lo manifiestan ellos, y que existan procesos fuertes de veeduría ciudadana a los mismos, es una garantía para que los recursos se empleen según lo acordado. La cultura de los ciudadanos de Manizales también ha sido clave en estos procesos de seguimiento a las obras de valorización, pues son diligentes y les gusta estar al tanto de cómo se están empleando los recursos, lo cual evita los malos manejos.

Figura 28. Suficiencia de la legislación sobre valorización



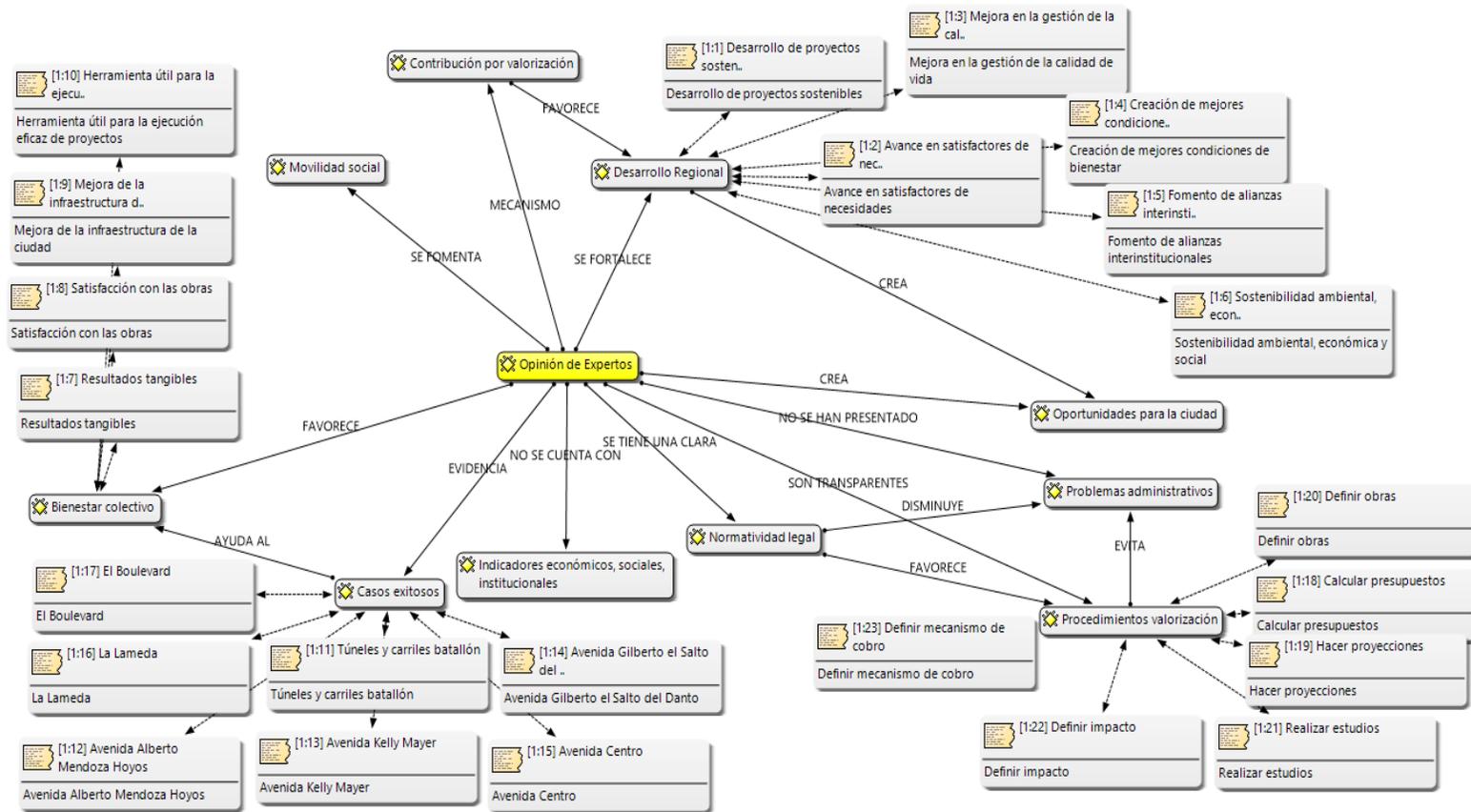
Fuente: Elaboración propia

Como complemento de lo anterior, y como un punto también a destacar, es que los expertos entrevistados consideran que la legislación al respecto es clara y suficiente, lo cual ha permitido que los procesos se guíen por una metodología y unos estándares adecuados.

La percepción entonces es que, en el caso de la valorización, el marco normativo es claro y suficiente. Se hace mención de que se pueden estar presentando problemas con los temas de la plusvalía, la cual, si registra, según ellos, otro grado de complejidad en su conceptualización y operación.

A manera de resumen, las principales opiniones de los expertos entrevistados se condensan en la siguiente red semántica.

Figura 29. Red semántica opiniones de expertos



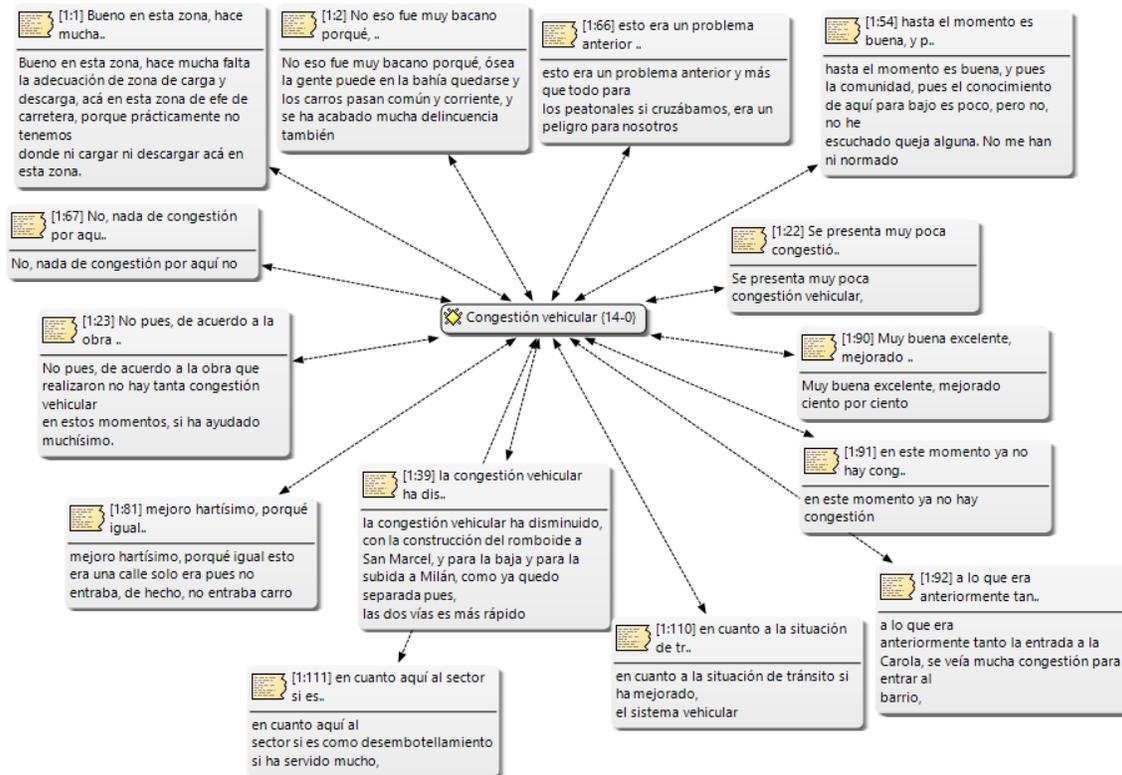
Fuente: Elaboración propia

9.2 ENTREVISTA DIRIGIDA A CIUDADANOS

Al analizar la valorización, resulta clave evaluar la percepción de los principales beneficiarios, los ciudadanos; con ellos, se indago sobre los factores puntuales que viabilizaron las obras financiadas de valorización.

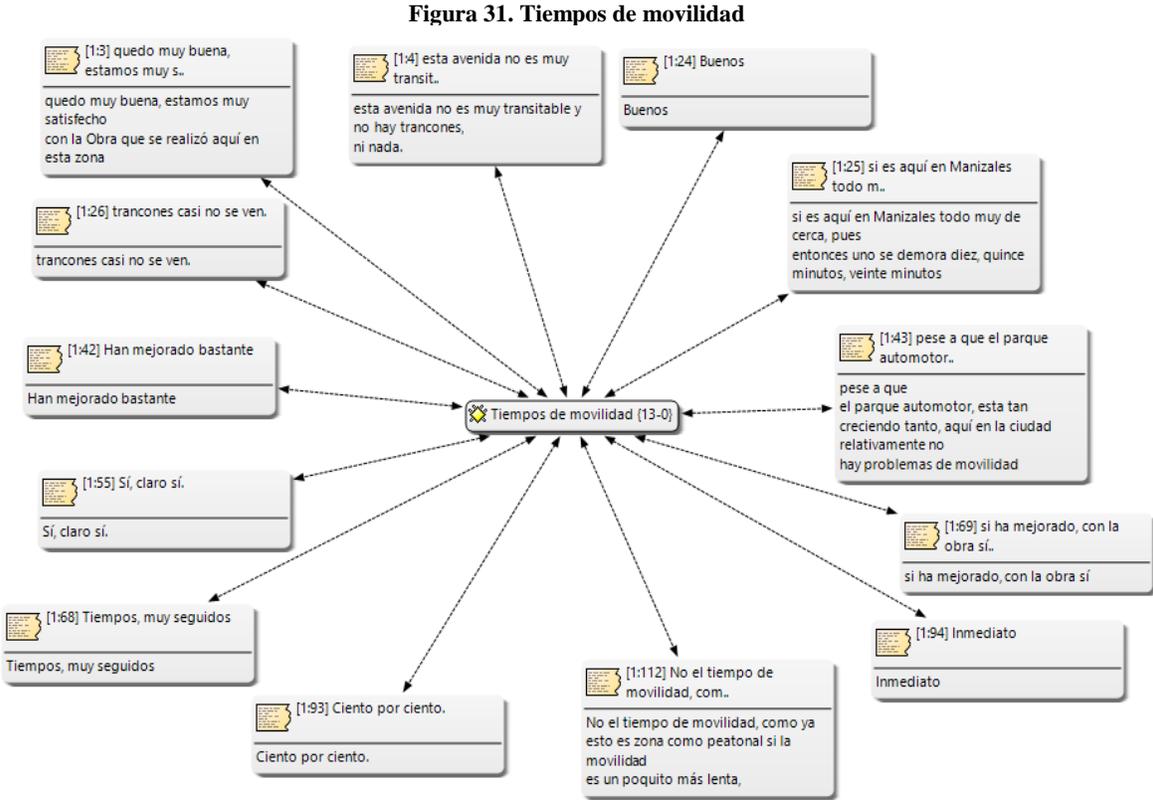
El primer aspecto para evaluar fue el de si las obras habían ayudado a mejorar el tema de la congestión vehicular en los diferentes sectores. Casi por unanimidad los ciudadanos estuvieron de acuerdo en que en aquellos lugares en donde se realizaron las obras, mejoró notablemente el tema de la congestión vehicular. Lo cual es un indicador de éxito, que demuestra que las obras viales han cumplido uno de sus propósitos, que es el de descongestionar las vías de la ciudad.

Figura 30. Congestión vehicular



Fuente: Elaboración propia.

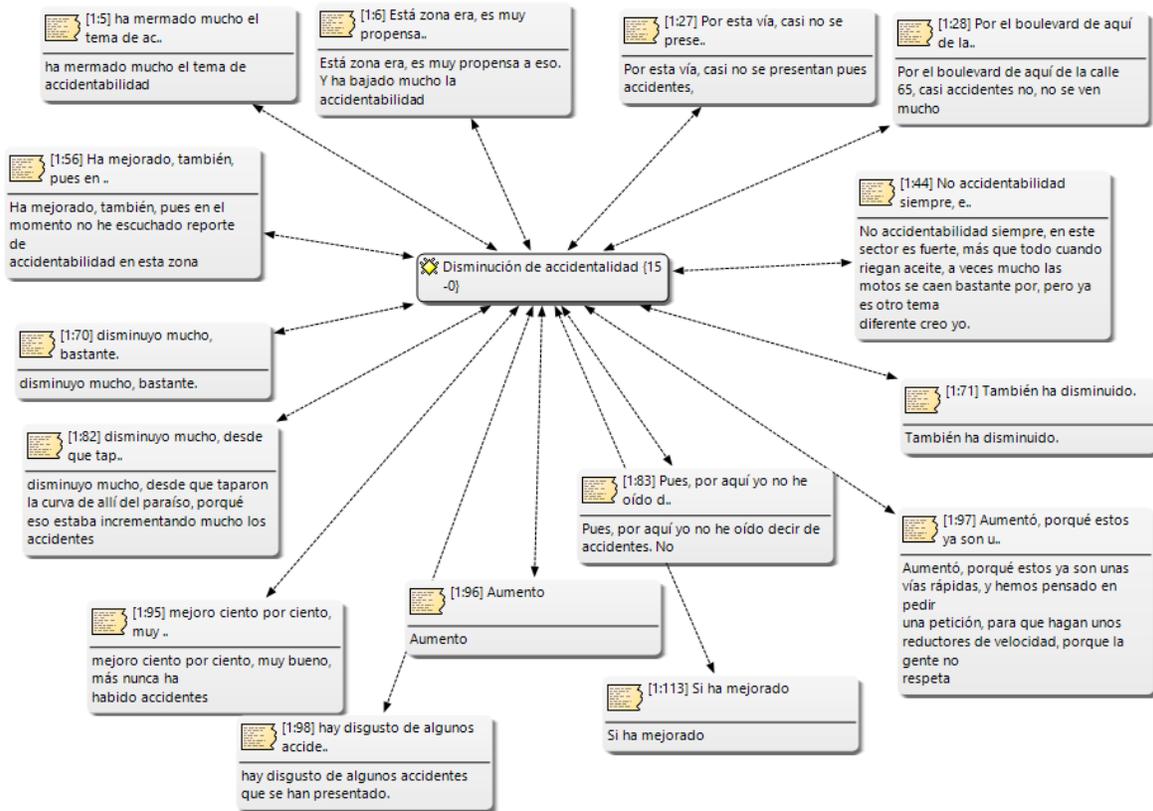
Como consecuencia de lo anterior, el tema de la disminución de los tiempos de movilidad también fue positivamente evaluado por los ciudadanos entrevistados. Ellos manifiestan que las inversiones en infraestructura vial han hecho de Manizales una ciudad agradable para transitar, en donde los trancones son la excepción, y esto es muy valorado porque mejora la calidad y rapidez de los desplazamientos entre los diferentes sectores de la ciudad.



Fuente: Elaboración propia.

Al abordar el tema de la accidentalidad, se puede observar también que la percepción mayoritaria que tienen los ciudadanos es que los accidentes han disminuido, lo cual es otro indicador positivo a favor de las obras ejecutadas.

Figura 32. Disminución de la accidentalidad

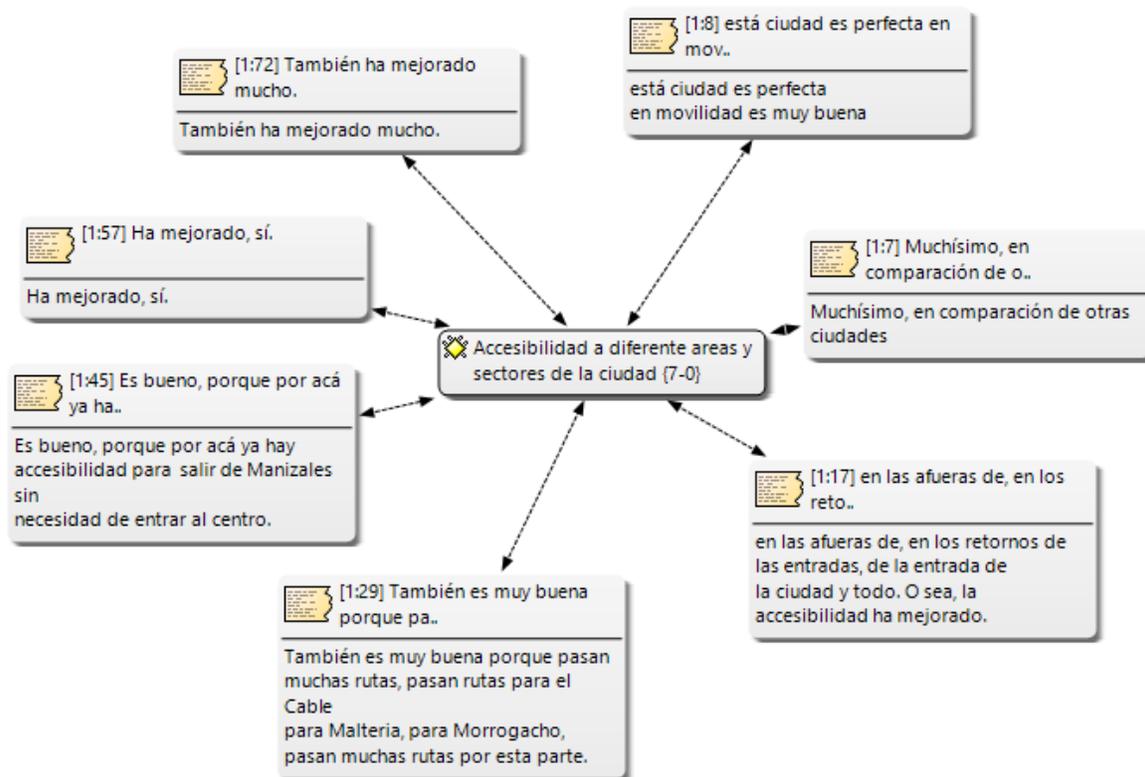


Fuente: Elaboración propia.

Otro aspecto fundamental que mejora la calidad de vida de los ciudadanos de Manizales, es que estos puedan desplazarse y acceder a los distintos sectores de la ciudad de forma fluida.

La evaluación con respecto a este tema fue positiva por unanimidad. La interconexión que permiten estas obras de infraestructura vial es adecuada y facilita los desplazamientos a lo largo de todos los sectores de la ciudad.

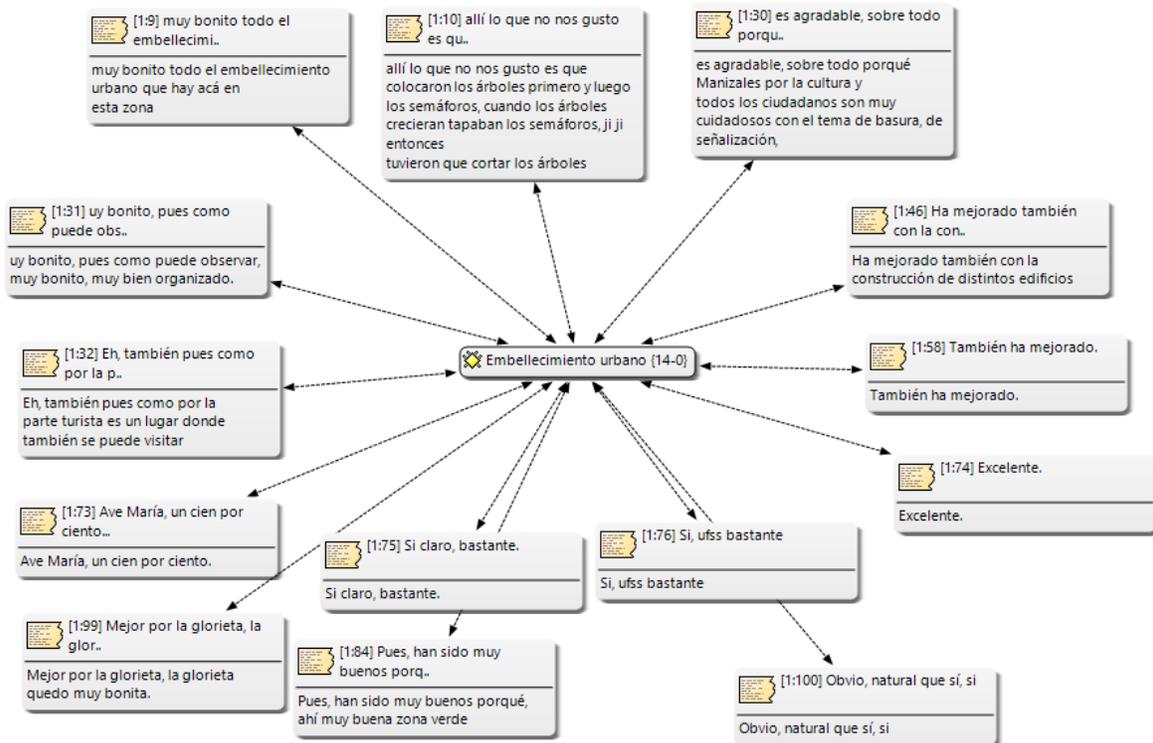
Figura 33. Accesibilidad a diferentes áreas de la ciudad



Fuente: Elaboración propia.

Un aspecto complementario que también es muy bien recibido por la ciudadanía es que las obras de infraestructura, aparte de ser funcionales y cumplir con su propósito, también aportan al embellecimiento urbano de la ciudad. Los entrevistados manifiestan que las obras son bonitas y mejoran la imagen de ciudad, lo cual va generando un sentido de identidad de ciudad muy fuerte.

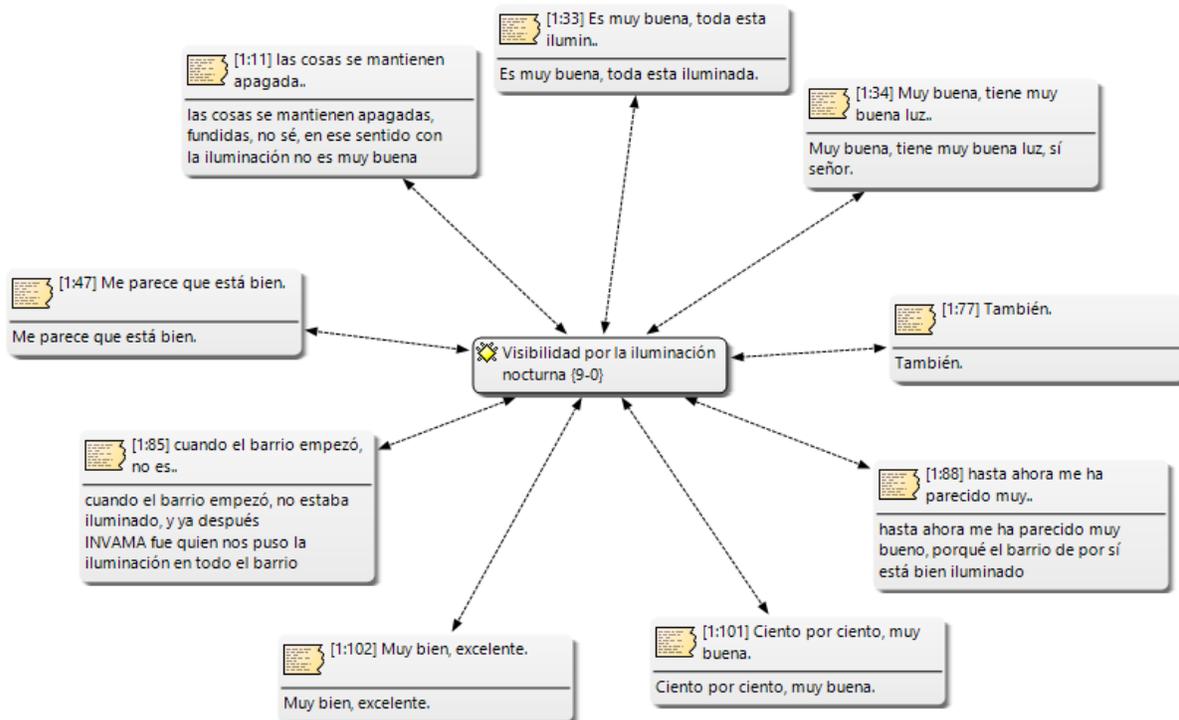
Figura 34. Embellecimiento urbano



Fuente: Elaboración propia.

La iluminación de las obras fue otro de los puntos que pudieron evaluar los entrevistados. Si bien en su gran mayoría manifiestan que las obras quedaron muy bien iluminadas, hay sectores puntuales en donde se observan fallos en este sentido, y un fallo en la iluminación es fácilmente perceptible y debe ser mejorado en el menor plazo de tiempo posible, pues esto va de la mano con otro componente, y es el de la percepción de seguridad de los ciudadanos.

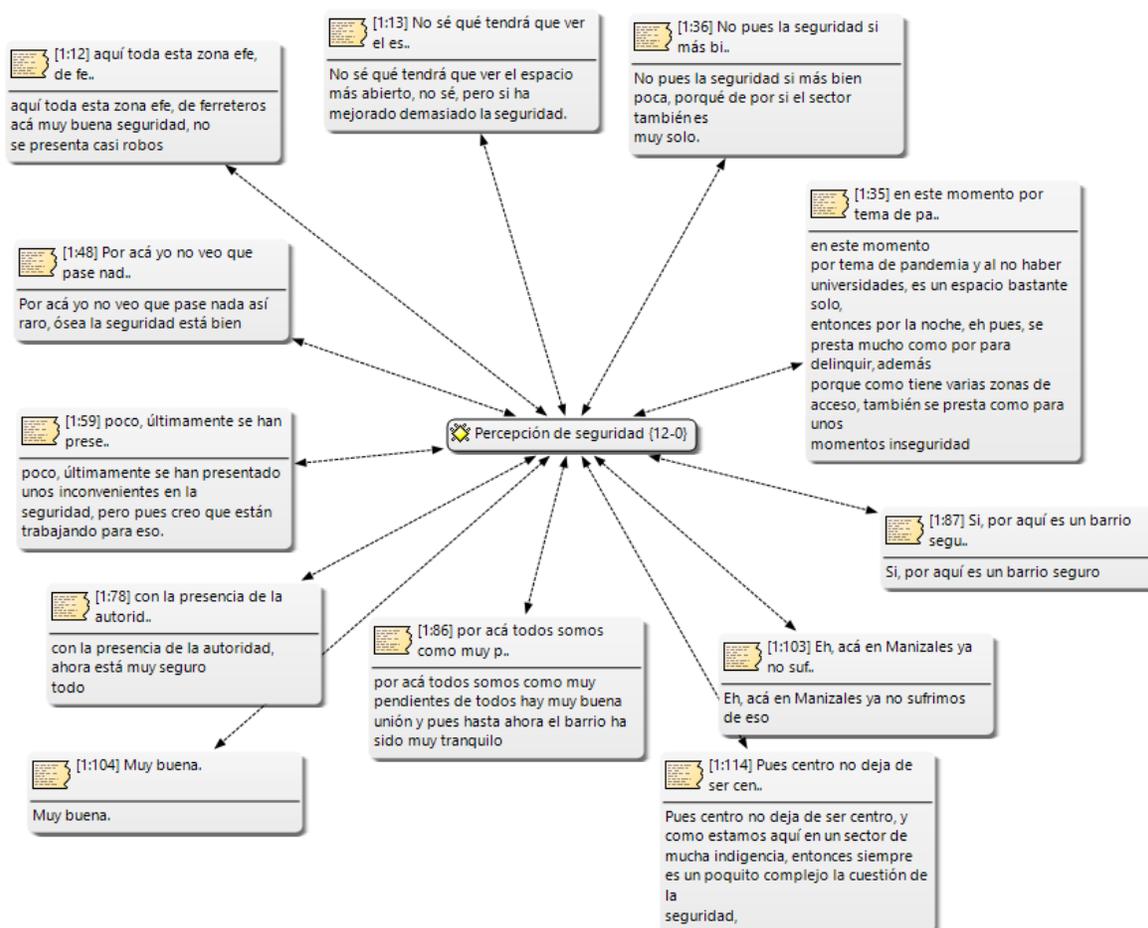
Figura 35. Visibilidad por iluminación



Fuente: Elaboración propia.

En general la percepción de seguridad de los ciudadanos entrevistados es buena, salvo por algunos sectores que tradicionalmente han sido peligrosos y otros que por la situación se pandemia se han tornado muy solitarios y se prestan para que se puedan cometer delitos. Por lo demás, las obras realizadas han ayudado a mantener una buena imagen de la seguridad en la ciudad.

Figura 36. Percepción de seguridad

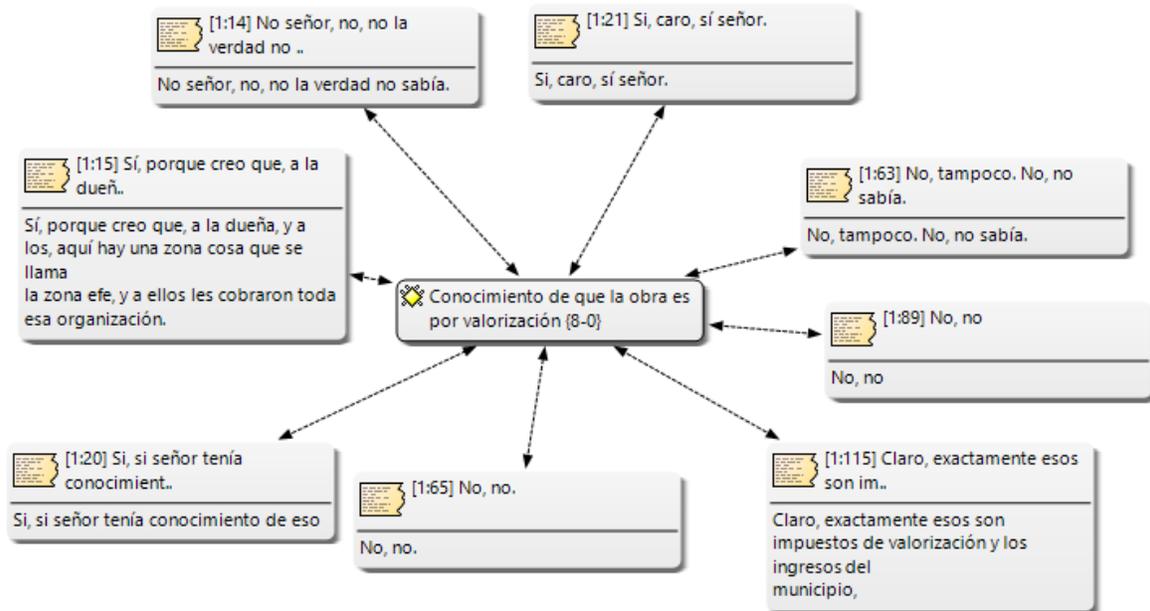


Fuente: Elaboración propia.

Por otra parte, al cuestionar a los entrevistados si tenían conocimiento de que las obras se habían realizado con recursos de valorización se obtuvieron unas respuestas variadas. Aproximadamente el 50% de los entrevistados no sabía que la obra sobre la cual estaban opinando se había hecho con recursos de valorización.

Ahora bien, lo que se podría deducir es que estas personas, o no son propietarios de los inmuebles o no están bien informados sobre la utilización que hacen de sus recursos, lo cual llevaría a que las instituciones realizaran unas mayores labores de difusión y sensibilización al respecto.

Figura 37. Conocimiento de que la obra fue hecha de valorización

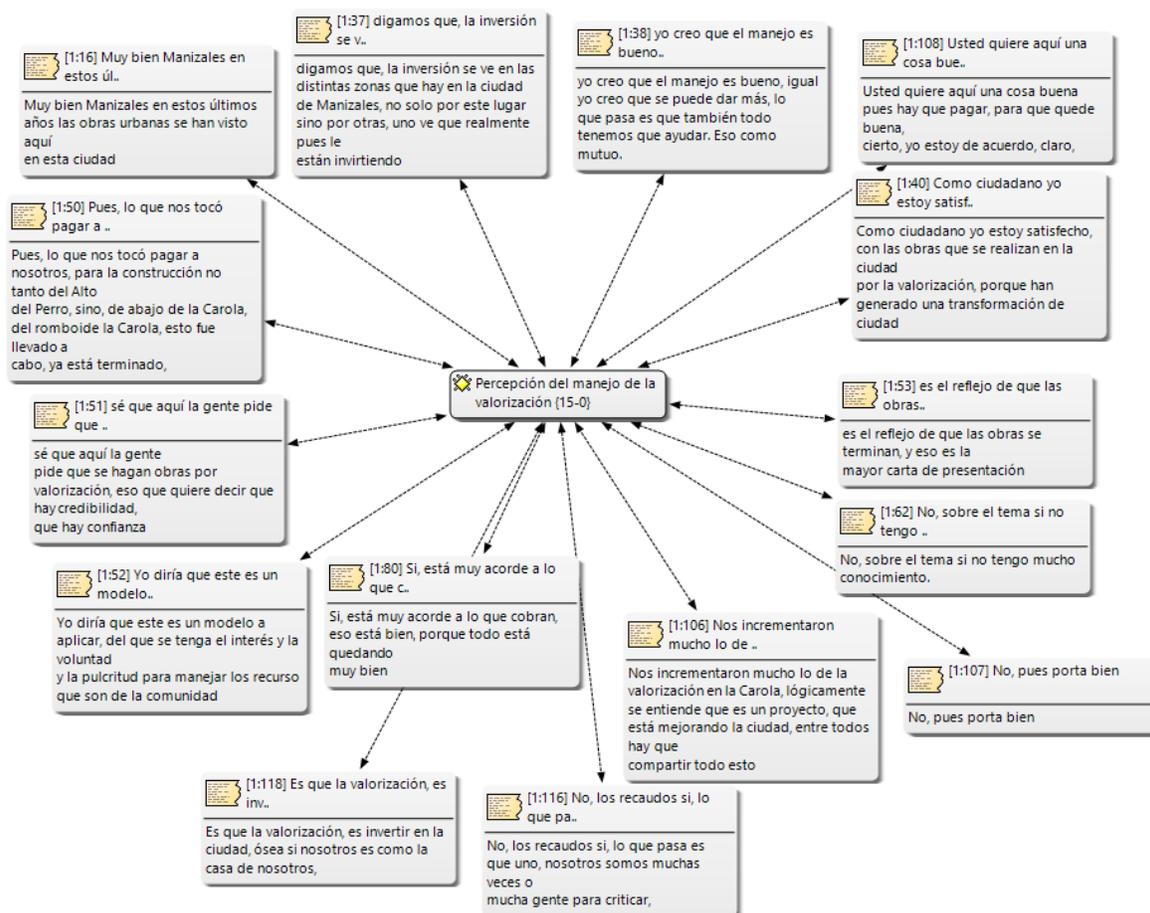


Fuente: Elaboración propia.

En lo referente al tema de cómo perciben ellos el instrumento de la valorización para la realización de obras en la ciudad la percepción es muy positiva. La credibilidad de los ciudadanos en este mecanismo es alta, pues como manifiestan ellos, a los recursos se les da un manejo transparente y las obras se ven, lo cual para ellos es sinónimo de un adecuado manejo, cumplimiento y efectividad.

Consideran que la valorización es un modelo que se debe seguir replicando en Manizales y en otros municipios, pues fortalece la credibilidad en las instituciones y las obras son palpables, fortaleciendo el desarrollo de la ciudad.

Figura 38. Percepción del manejo de la valorización

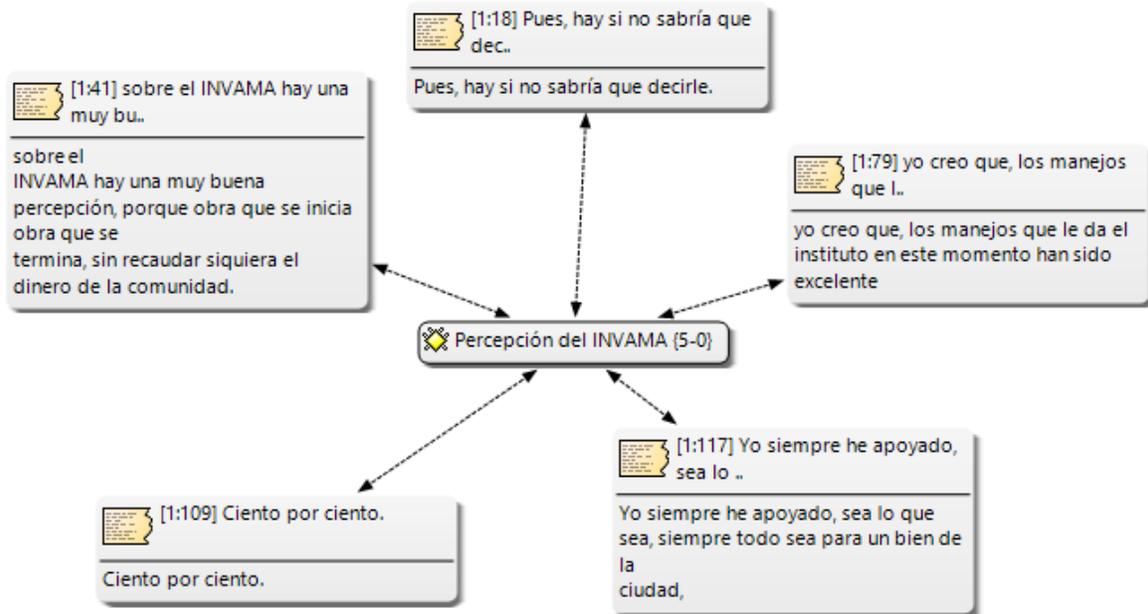


Fuente: Elaboración propia.

En todo este proceso de la valorización en la ciudad de Manizales ha jugado un papel clave el INVAMA, y por ello se indagó a los ciudadanos acerca de su percepción de esta entidad.

En general el papel que ha desempeñado el INVAMA es visto como positivo. Es un instituto en el que la gente cree y sobre el cual manifiesta que les da un manejo transparente y eficiente a los recursos.

Figura 39. Percepción acerca del INVAMA

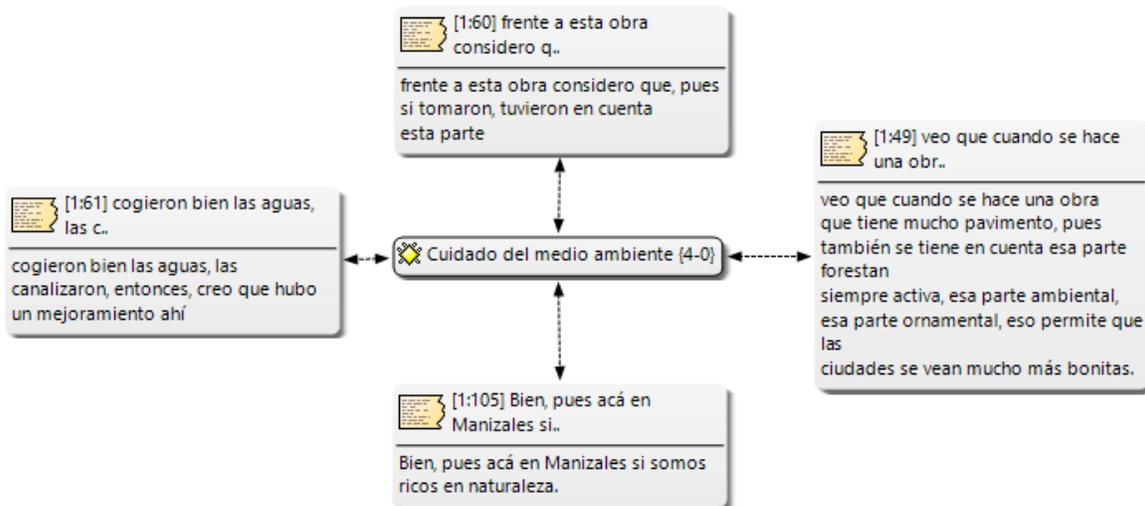


Fuente: Elaboración propia.

Un tema fundamental evaluado fue cómo estas obras de valorización se esmeran por el cuidado del medio ambiente, pues es un aspecto delicado y que debe ser muy bien cuidado.

La evaluación que hacen los ciudadanos entrevistados de este tema es también favorable, pues manifiestan que las obras han sido respetuosas y se han esmerado con el cuidado del medio ambiente, lo cual es un punto a favor muy importante a tener en cuenta pues el desarrollo debe ir de la mano con el cuidado del medio ambiente.

Figura 40. Cuidado del medio ambiente



Fuente: Elaboración propia.

Para finalizar, las percepciones generales de los ciudadanos acerca de las obras realizadas de valorización, son condensadas y plasmadas en la siguiente red semántica:

10 DISCUSIÓN

Una vez analizados los hallazgos de las entrevistas realizadas, tanto a expertos como a ciudadanos, acerca de la valorización como instrumento para la financiación de obras públicas en la ciudad de Manizales, y a la luz de los hallazgos del marco teórico y los antecedentes investigativos, se encuentran valiosas similitudes y algunos contrastes que permiten dar profundidad y evaluar el tema de la valorización en su integralidad.

Como se ha podido evidenciar a través de la presente investigación, Manizales es tenida como referente a nivel nacional al ser una ciudad modelo en el tema del uso del mecanismo de valorización para la ejecución de un gran número de obras de infraestructura. A través de los años, y gracias al acertado manejo que se le ha dado a este mecanismo, en Manizales se ha creado una atmósfera positiva en cuanto a su uso. Tanto expertos ciudadanos, coinciden en evaluarlo como un mecanismo de financiación transparente y eficiente para la ejecución de obras, las cuales impactan de forma positiva la calidad de vida de los residentes en la ciudad y generan diferentes dinámicas que aportan al desarrollo regional.

La opinión de los expertos entrevistados, así como la recopilación de la información referente a las diversas obras de valorización realizadas en Manizales y su respectiva factibilidad, dan cuenta de las bondades de este mecanismo como promotor de desarrollo para la ciudad. Adicional a esto, los ciudadanos abordados y entrevistados “in situ”, también evaluaron positivamente el mecanismo de valorización, pues, primero que todo, ven que las obras se terminan, y una vez puestas en funcionamiento, estas les han ayudado a mejorar su calidad de vida, a facilitar el desarrollo de sus labores cotidianas y convivir con un entorno más agradable.

Todo esto, en conjunto, permite evidenciar que la valorización es un instrumento que, en el caso de Manizales, ha aportado al desarrollo de la ciudad y sus habitantes, y por ende la ciudadanía y los expertos son receptivos y están de acuerdo con su implementación.

En este orden de ideas, y al observar cómo las diferentes obras de valorización que se han realizado en Manizales impulsan el desarrollo de toda la región, es importante ver la similitud de los hallazgos de la investigación con lo expuesto por Mazurek (2005), cuando afirma que no puede entenderse el concepto de territorio si este no engloba el desarrollo local, pues ambos están íntimamente relacionados. Este desarrollo regional, a su vez, va de la mano con la muy necesaria planificación territorial, puesto que, como lo expresa Mazurek (2012), es crucial contar con herramientas que ayuden a interpretar conceptos como lugar, espacio y territorio y, partiendo de esas claridades, poder planificar el lugar donde vivimos.

En línea con lo anterior, la investigación permitió evidenciar el gran arraigo cultural y el sentido de pertenencia de los habitantes de Manizales por su ciudad, lo cual ha ido posicionando una fuerte identidad de ciudad, siendo esta una de las características que destaca Mazurek (2009) de un territorio, al definirlo como una construcción social de los diferentes actores de la sociedad, actores que en conjunto son responsables por fortalecer de manera permanente el desarrollo regional. Resulta importante entonces precisar, como lo plantea Mazurek (2005) que el concepto de territorio no significa nada si está separado de la cuestión del desarrollo, especialmente del desarrollo local, pues desde lo local se irradia desarrollo al entorno, y este es el caso de Manizales, que se establece como una ciudad líder que impulsa el crecimiento de toda una región.

Desde la óptica de los expertos entrevistados, se establece que Manizales tiene unos satisfactores en los que ha ido avanzando y le han permitido convertirse en un referente exitoso de desarrollo regional y de identidad de ciudad, sin embargo, carece de unos indicadores puntuales que puedan medir ese avance, lo cual difiere de lo afirmado por Rosales (2010), quien hace hincapié en que es necesario emplear indicadores económicos, sociales e institucionales, que permitan medir si efectivamente se está produciendo un aumento el bienestar de la ciudadanía. Para Rosales (2010) el desarrollo es medible, por lo que necesario establecer mecanismos que generen unos resultados acerca de las diferentes acciones que se lleven a cabo en un territorio. Ahora bien, desde otra orilla conceptual,

Múnera (2007), se aleja del anterior planteamiento al resaltar que, al ser el desarrollo algo que está en constante movimiento, no puede limitarse a lo que muestren unos indicadores, y, por el contrario, se debe evaluar desde las ópticas y perspectivas de la ciudadanía y los movimientos que la representan, los cuales entran a redefinir el desarrollo bajo otros parámetros. La CEPAL (1987) tiene una postura similar, al afirmar que el desarrollo regional es un concepto multidimensional y dinámico que debe tener en cuenta aspectos como las relaciones, la distribución del ingreso, las oportunidades individuales y colectivas, entre otros.

En concordancia con lo anterior, lo que manifiestan la ciudadanía y los expertos es que el desarrollo territorial sí se está dando en la ciudad de Manizales, entendiendo este según los parámetros definidos por Boisier (2001), como un proceso permanente de progreso que parte desde el individuo hacia su comunidad, ciudad y región. En el caso del aporte que hace el mecanismo de valorización al desarrollo territorial, este progreso se ve reflejado en la percepción positiva que tienen los residentes de la ciudad acerca temas puntuales: mejoras en la movilidad vial, disminución de la accidentalidad, embellecimiento urbano, cuidado del medio ambiente, facilidad de acceso a diferentes zonas de la ciudad, mejor visibilidad e iluminación, mejoras en la seguridad, entre otros.

Algo destacable identificado en la investigación, es la importancia que dan los habitantes de Manizales a la participación y a la veeduría ciudadana en los procesos de ejecución de obras públicas bajo el modelo de contribución de valorización. Como ellos mismos manifiestan, no son para nada perezosos cuando son llamados a cumplir con este papel de veedores del buen uso de los recursos, idea que está en sintonía con Múnera (2007), el cual destaca la importancia de la participación ciudadana como forma para cimentar el desarrollo al mejorar su capacidad para ejercer control sobre el aparato estatal en pro de la búsqueda del bienestar de los integrantes de sus comunidades.

Otro punto importante, es el papel que cumple el INVAMA, el cual, como principal actor institucional implicado en todos los procesos de valorización de la ciudad, ha jugado un

papel clave, demostrando eficacia y transparencia en la administración de los recursos, lo cual le ha valido el reconocimiento y aceptación de los ciudadanos, los cuales tienen una percepción muy positiva de la entidad.

La valorización en Manizales se presenta como un mecanismo exitoso en el cual todas las partes involucradas salen ganando, la administración porque capta recursos para la ejecución de obras, y la ciudadanía porque, por un lado, ven que las obras se concretan y que estas mejoran su calidad de vida y la imagen de la ciudad. Esto concuerda con lo referenciado por Aulestia & Rodríguez (2013), quienes en su investigación identificaron como la valorización tiende a generar un círculo virtuoso y una notable satisfacción para la ciudadanía, la cual aporta con gusto cuando ven materializadas las obras de mejoramiento.

La valorización es un mecanismo que tiende a ir de la mano con la planeación estratégica de las ciudades, herramienta que, según Elizalde (2003), debe ser utilizada en la elaboración de los planes de desarrollo regionales, explorando las fortalezas y debilidades de los territorios y trazando unos lineamientos estratégicos que apunten a lograr la competitividad y el desarrollo sostenible. Cuando se construyen obras de infraestructura, estas deben ser planificadas de una manera financieramente responsable con la ciudad, y el mecanismo de valorización ofrece esa alternativa, al no tener que comprometer a futuro los ingresos ordinarios de la ciudad para ejecutarlas.

Un punto relevante que identificaron los expertos entrevistados es que la legislación existente sobre la valorización es adecuada, clara y suficiente, dando un parte de tranquilidad al mostrar que este mecanismo cuenta con un marco legal sólido, lo cual propicia que los procesos administrativos sean fácilmente auditables y la rendición de cuentas oportuna. En contraste con lo anterior Miranda (2016) difiere, al haber identificado en su investigación ciertas inconsistencias políticas y normativas al respecto de la contribución de valorización, con lo cual surge la incógnita y se crea la necesidad de realizar más investigaciones que aborden el tema y permitan tener una mayor claridad acerca de esta situación.

Los hallazgos de la presente investigación muestran un panorama favorable y una aceptación de la contribución de valorización como un instrumento valioso para el desarrollo de la ciudad de Manizales. Esta conclusión es acorde con lo hallado en investigaciones similares, como la realizada por Montaña (2011) en Bogotá, Medellín y Cali, o la que realizó Arango (2012) quien analizó el caso de Armenia, mostrando como estas ciudades, en determinados periodos de tiempo han asegurado importantes ingresos provenientes de la valorización, lo cual les ha permitido desarrollar importantes obras que han impulsado el desarrollo urbanístico y mejorado la calidad de vida de sus habitantes. En el ámbito internacional, Aulestia & Rodríguez (2013), analizaron el caso del municipio de Cuenca, Ecuador, en donde de manera exitosa lograron aplicar este mecanismo para obras de mejoramiento en los barrios, y hasta la fecha se han venido realizando los recaudos de manera oportuna. Todo lo anterior permite afirmar que, si es bien aplicado, el mecanismo de la valorización ofrece múltiples ventajas para el municipio que decida acudir a él como fuente de financiación y desarrollo.

11 CONCLUSIONES

La contribución de valorización, como instrumento de financiación y apalancamiento para la ejecución de obras de infraestructura funciona, y ha sido clave para el progreso de Manizales y para la mejora en la calidad de vida y el bienestar de sus habitantes. En este sentido, y dando alcance al primer objetivo específico del presente trabajo de investigación, el cual pretende identificar en el entorno de Manizales las condiciones que han posibilitado la ejecución de obras por el mecanismo de valorización, se encontraron varios factores que evidencian el porqué del éxito del uso de este mecanismo en la ciudad.

En un primer lugar, el buen manejo histórico que las diferentes administraciones le han dado a este mecanismo es un factor importante que ha hecho que los ciudadanos creen en la valorización y la vean como una estrategia válida para fomentar el desarrollo de la ciudad.

La exitosa trayectoria que tiene Manizales en la utilización del mecanismo de valorización ha hecho que sea tomada como un referente a nivel nacional.

Otro factor fundamental que ha contribuido al exitoso desarrollo de obras de infraestructura en la ciudad de Manizales es el cultural. Es una ciudad que ha ido construyendo una identidad propia, y que se ha preocupado por consolidarla. El contar con una ciudadanía que siente un gran arraigo por su tierra, ha hecho que todos aquellos proyectos que lleven a impulsar el desarrollo local, los hayan asumido como propios y les hayan hecho el respectivo seguimiento hasta llegar a feliz término. Por ende, la participación activa de la ciudadanía ha sido clave para que el mecanismo funcione, pues las veedurías ciudadanas han formado parte importante de los diversos proyectos de infraestructura, llevando a que estos ejercicios de control garanticen que los recursos se inviertan de acuerdo con lo planeado y se evite su malversación.

El contar con una legislación clara en cuanto al mecanismo de valorización es otro factor clave, pues esto proporciona un marco jurídico estable que permite la proyección, la evaluación de la prefactibilidad y la ejecución de las obras, así como llevar a cabo el posterior recaudo de los recursos de una forma ágil y transparente.

La necesidad de solucionar problemas de movilidad peatonal y vehicular, de facilitar el acceso a diferentes sectores de la ciudad, de mejorar las condiciones de seguridad, y en

general, de crear espacios que mejoren la calidad de vida de los habitantes de Manizales, han llevado a la administración municipal a ejecutar diversas obras de infraestructura en sectores neurálgicos y a financiarlas mediante el mecanismo de la valorización. Las obras realizadas en el centro de la ciudad, en sectores aledaños a las universidades, en zonas rurales, en Barrios, en diversas avenidas y vías municipales y en otros espacios públicos, propiciaron nuevos beneficios físicos, sociales y económicos en todas las personas desde propietarios, visitantes, habitantes, comerciantes, transeúntes, entre otros.

Los ciudadanos entrevistados evaluaron positivamente el mecanismo de valorización, pues primero que todo ven las obras concluirse, y una vez puestas en funcionamiento, estas les han ayudado a mejorar su calidad de vida, a facilitar el desarrollo de sus labores cotidianas y convivir con un entorno agradable

Al abordar el segundo objetivo específico planteado para la investigación, el cual consistía en analizar el rol de los actores institucionales y de base implicados en los procesos de valorización en el municipio de Manizales, se pudo concluir de una manera consistente que el papel de las instituciones ha sido clave para el desarrollo de las diferentes obras de valorización. La estrategia de establecer un organismo, fondo, secretaría o dependencia, que se encargue de manera exclusiva de la administración de los recursos de obras de valorización, brinda transparencia al proceso y facilita las labores de auditoría por parte de los interesados. En el caso de Manizales, el papel del INVAMA ha sido fundamental, como principal actor institucional involucrado en todos los procesos de valorización en la ciudad, demostrando eficacia y transparencia en la administración de los recursos. Adicional a ello, la cohesión lograda entre el INVAMA, como representante de la administración municipal y los diferentes entes económicos y sociales de la ciudad ha sido fundamental cuando se trata de impulsar estos proyectos que traen un beneficio para todos los habitantes.

Dentro de esta institucionalidad juega también un papel decisivo la Junta de Propietarios, la cual, como su nombre lo indica, está conformada por representantes de los propietarios o poseedores de bienes inmuebles que se encuentren ubicados dentro de la zona de influencia de las obras. Este organismo, aparte de representar, servir de intermediario y velar por los intereses de los propietarios, debe ser tenido en cuenta para conceptuar sobre el alcance de las obras, sobre adiciones o modificaciones que sean necesarias para las mismas, aprobar

presupuestos, estar informados sobre los avances de las obras, aprobar conclusiones y recomendaciones de comisiones de estudios socioeconómicos y ambientales, y todas las demás funciones que lleven a cuidar de los intereses de quienes representan. En el caso de Manizales, el éxito de las diferentes obras de infraestructura realizadas mediante valorización ha sido en gran parte gracias al papel dinámico y responsablemente, han desempeñado las diferentes juntas de propietarios.

Al abordar el tercer objetivo específico planteado para la investigación, el cual pedía establecer ventajas y desventajas de la implementación del proceso de valorización en el municipio de Manizales, en términos generales se pudo concluir que las ventajas de la utilización del mecanismo de valorización en el caso de la ciudad han sido evidentes, pues las obras construidas con recursos de valorización han tenido un impacto positivo para el desarrollo de la ciudad y en el bienestar de sus ciudadanos. Al revisar cuales podrían ser las desventajas de la implementación del mecanismo, se pudieron identificar dos problemáticas, la primera es la demora en los procesos y en los tiempos de ejecución de algunas de las obras, algo que puede tornarse normal debido a imprevistos, y la segunda, la cual no es una falencia del mecanismo como tal, es la falta de medición de su impacto, pues no se pudieron identificar ni traer a colación indicadores oficiales que dieran cuenta del impacto real que han tenido en la calidad de vida de los ciudadanos y en el desarrollo regional estas obras de infraestructura. Al ser unos procesos tan dinámicos, toman fuerza y son válidas las percepciones propias de los ciudadanos, las cuales avalan que son múltiples los beneficios que ha recibido la comunidad como consecuencia de la ejecución de estas importantes obras.

12 RECOMENDACIONES

Sería ideal que la administración municipal se diera a la tarea de implementar de aquí en adelante uno o varios mecanismos de seguimiento que permitieran medir el impacto real que tengan los diferentes proyectos urbanísticos en la calidad de vida de los habitantes de Manizales y en el desarrollo de la ciudad como conjunto. Este proceso no se está llevando a cabo, y es necesario establecerlo, trabajando siempre bajo una filosofía de mejora continua.

El mantenimiento periódico de las obras es una responsabilidad de la administración municipal que, en caso de no ser plenamente asumida, debe ser exigida por los ciudadanos. Cualquier falla en este tema puede generar problemas como el aumento de la accidentalidad, trancones, inseguridad, entre otros. La ciudadanía también está llamada a asumir, dentro de sus posibilidades, el cuidado de las diferentes obras urbanísticas, con el fin de conservar el buen aspecto que estas obras dan a la ciudad.

Si bien, el crecimiento económico es importante para la ciudad, el mismo trae implícitos ciertos retos que deben ser asumidos con el fin de mantener un equilibrio y no sacrificar ninguno de los logros alcanzados en las otras dimensiones. En el caso de las obras de valorización, por ejemplo, unos de los objetivos que se desea alcanzar es mejorar la movilidad en toda la ciudad, y siendo esto algo positivo, tiene unos efectos colaterales que no necesariamente son tan deseables, como, por ejemplo: el aumento desmesurado en el parque automotor puede hacer que se aumenten los niveles de accidentalidad y la contaminación ambiental por el aumento en los niveles de gases de efecto invernadero. En este orden de ideas, la administración de la ciudad está en la obligación de crear estrategias de sensibilización que apunten a contrarrestar estos efectos secundarios, con el ánimo siempre de buscar un desarrollo holístico de la ciudad como hasta el momento se ha venido haciendo.

El hecho de que algunas de las personas entrevistadas no conocieran que las obras se habían hecho con recursos de valorización, permite detectar una posible falla en los

mecanismos de difusión de la información de la administración municipal hacia la ciudadanía, lo cual puede ser fácilmente mejorado al establecer estrategias de difusión en diversos medios de comunicación o en reuniones de socialización con la ciudadanía.

Se hace necesario capitalizar y replicar en el resto del país la experiencia exitosa que ha tenido Manizales en la implementación del mecanismo de valorización y cómo este ha impulsado su desarrollo como ciudad, pues otras ciudades son renuentes a financiar obras mediante este mecanismo y prefieren optar por endeudarse para poder llevarlas a cabo. En este sentido, el presente trabajo de investigación, ayuda a visibilizar y a poner sobre la mesa el exitoso caso de la valorización en Manizales para que todos aquellos tomadores de decisiones de otras ciudades tomen en cuenta este mecanismo y lo utilicen para mejorar la infraestructura de sus ciudades y aportar al crecimiento económico y social de las mismas.

13 REFERENCIAS

Acosta, P. (2010). Instrumentos de financiación del desarrollo urbano en Colombia: la contribución por valorización y la participación en plusvalías. Lecciones y reflexiones. *Desafíos*, 22(1), 15-53.

Alcaldía de Manizales. (2016). *Plan de desarrollo 2016 - 2019 "Manizales, más oportunidades*. Manizales, Colombia: Alcaldía de Manizales.

Alcaldía de Manizales. (2016). Acuerdo No. 241 de septiembre de 2016 "Por medio del cual se realiza la distribución de valorización del proyecto de interés público 0347- Adecuación espacio público entre las calles 24 a 26 con carreras 17 a 19. Alcaldía de Manizales. Alcaldía de Medellín. (2008). Acuerdo N° 58 - Estatuto de la Contribución de Valorización y creación de la Subsecretaría de Valorización. Medellín: Alcaldía de Medellín.

Arango, J. (12 de 8 de 2012). *Contribución de valorización*. Obtenido de www.elmundo.com: https://www.elmundo.com/portal/opinion/columnistas/contribucion_de_valorizacion.php#XO_wDRZKjIV

Arráez, M., Calles, J., & Moreno de Tovar, L. (2006). La Hermenéutica: una actividad interpretativa. *Sapiens. Revista Universitaria de Investigación*, 7(2), 171-181.

Aulestia, D., & Rodríguez, V. (2013). Incentivos para el cobro de Contribución Especial de Mejoras y el financiamiento de la infraestructura pública en Ecuador. Quito: Documento de Trabajo del Lincoln Institute of Land Policy.

Boisier, S. (2001). Desarrollo (local): ¿De qué estamos hablando? *Transformaciones globales, Instituciones y Políticas de desarrollo local*, 1-22.

Borrero Ochoa, O. (2011). *Evaluación de la contribución de valorización en Colombia*. Obtenido de Lincoln Institute of Land Policy: <https://www.lincolnst.edu/publications/articles/evaluacion-la-contribucion-valorizacion-en-colombia>

Borrero, O. (2012). Contribución de Valorización. Análisis descriptivo de las metodologías para medir el beneficio o valorización generada y los sistemas de reparto. Bogotá D.C.: IEMP Ediciones.

Cámara de Comercio de Manizales. (2021). *Índice de competitividad de las Ciudades. Manizales 2021*. Manizales: Secretaría de Desarrollo Empleo e Innovación de Caldas.

CEPAL. (1987). Ensayos sobre descentralización y desarrollo regional. Santiago de Chile: Naciones Unidas.

Colombia. (1921). *Ley 25 - por la cual crea el impuesto de valorización*. Bogotá D.C.: República de Colombia.

Colombia. (1956). *Decreto 868 - Por el cual se dictan normas sobre el Impuesto de Valorización*. Bogotá D.C.: El Presidente de la República de Colombia. República de Colombia.

Colombia. (1966). *Decreto 1604 - Por el cual se dictan normas sobre valorización*. Bogotá D.C.: El Presidente de la República de Colombia. República de Colombia.

Colombia. (1970). *Decreto 1394 - Por el cual se reglamentan normas sobre valorización*. Bogotá D.C.: El Presidente de la República de Colombia. República de Colombia.

Colombia. (1993). Resolución 8430 - Por la cual se establecen las normas científicas, técnicas y administrativas para la investigación en salud. Bogotá D.C.: Ministerio de Salud. República de Colombia.

Colombia. (1998). Decreto 1420 - Por el cual se reglamentan parcialmente el artículo 37 de la Ley 9 de 1989, el artículo 27 del Decreto-ley 2150 de 1995, los artículos 56, 61, 62, 67, 75, 76, 77, 80, 82, 84 y 87 de la Ley 388 de 1997 y,... Bogotá D.C.: El Presidente de la República de Colombia. República de Colombia.

Colombia. (2004). Decreto 1788 - Por el cual se reglamentan parcialmente las disposiciones referentes a la participación en plusvalía de que trata la Ley 388 de 1997. Bogotá D.C.: El Presidente de la República de Colombia. República de Colombia.

Colombia. (2008). Decreto 4065 - Por el cual se reglamentan las disposiciones de la Ley 388 de 1997 relativas a las actuaciones y procedimientos para la urbanización e incorporación al desarrollo de los predios y zonas comprendidas en suelo urbano y de expansión ... Bogotá D.C.: Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. República de Colombia.

Colombia. (2012). Decreto 19 - por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública. Bogotá: El Presidente de la República de Colombia. República de Colombia.

Colombia. (2015). *Constitución política de Colombia*. Bogotá D.C.: Edición especial preparada por la Corte Constitucional.

Colombia, El Congreso de Colombia. (1997). Ley 388 - Por la cual se modifica la Ley 9ª de 1989, y la Ley 2ª de 1991 y se dictan otras disposiciones. Bogotá D.C.: República de Colombia.

Colombia, El Congreso de Colombia. (2012). Ley 1551 - Por la cual se dictan normas para modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios. Bogotá D.C.: República de Colombia.

Colombia. El Congreso de Colombia. (1998). Ley 489 - Por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, se expiden las disposiciones. Bogotá D.C.: República de Colombia.

Concejo Municipal de Ibagué. (2016). Acuerdo N° 5 - Estatuto orgánico de la contribución de valorización en el Municipio de Ibagué. Ibagué: Concejo Municipal de Ibagué.

Concejo Municipal de Pereira. (2002). Acuerdo N° 15 - Estatuto de contribución de valoración para el Municipio de Pereira. Pereira: Concejo Municipal de Pereira.

Consejo Privado de Competitividad. (2021). *Índice de competitividad de Ciudades 2020*. Obtenido de <https://compite.com.co/proyecto/indice-de-competitividad-de-ciudades-2020/>

Corbetta, P. (2007). *Metodología y técnicas de investigación social*. Madrid, España: McGraw-Hill.

DANE. (2019). *¿Cuántos somos?* Obtenido de <https://sitios.dane.gov.co/cnpv/#!/>

Dillon, B., Cossio, B., & Pombo, D. (2010). Valor del suelo urbano en una ciudad intermedia: la volatilidad del capital y sus resultados efímeros. *Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, XIV(331).

Dillon, B., Cossio, B., & Pombo, D. (2014). El valor del suelo urbano, el ordenamiento territorial y la normativa urbanística: algunas concordancias y demasiadas fisuras. *Enfoques Teóricos y Metodológicos - Proyección*, 8, 24-40.

DNP. (2017). *Colombia hacia la planeación de ciudades y territorios modernos*. Obtenido de Departamento Nacional de Planeación: https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Vivienda%20Agua%20y%20Desarrollo%20Urbano/Presentaciones/01-Colombia_planeacion_territorios_modernos.pdf

DNP. (2017). Pavimentación vía de acceso a la vereda Arenillo en el tramo la virgen - niños de los Andes - Cuatro pasos. Manizales. <http://invama.gov.co/wp-content/uploads/2016/11/Via-acceso-Arenillo-La-virgen.pdf>

Echeverría, B. (1984). La “forma natural” de la reproducción social. *Cuadernos Políticos*, 41, 33-46.

El Concejo del Distrito Especial de Bogotá. (1987). *Acuerdo N° 7 - Estatuto de valorización del distrito especial de Bogotá*. Bogotá D.C.: El Concejo del Distrito Especial de Bogotá.

Elizalde, A. (2003). Planificación estratégica territorial y políticas públicas para el desarrollo local. Santiago de Chile: Naciones Unidas.

Fundación Corona. (2018). El índice de progreso social en diez ciudades de Colombia: un modelo de medición holístico orientado a la acción y a la evaluación del bienestar. Obtenido de <http://fundacioncorona.org.co/es/biblioteca/blog/el-indice-de-progreso-social-en-diez-ciudades-de-colombia-un-modelo-de-medicion>

Gobernación de Caldas. (15 de agosto de 2017). *Economía de Caldas*. Obtenido de www.caldas.gov.co: <https://caldas.gov.co/index.php/portfolio-2/informacion-general/economia>

Gurdián-Fernández, A. (2007). *El paradigma cualitativo en la investigación socio-educativa*. San José, Costa Rica: Colección : Investigación y Desarrollo Educativo Regional (IDER).

Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, M. d. (2014). *Metodología de la investigación* (6^a ed.). México D.F.: McGRAW-HILL.

IGAC. (2008). Resolución 620 - Por la cual se establecen los procedimientos para los avalúos ordenados dentro del marco de la Ley 388 de 1997. Bogotá D.C.: Instituto Geográfico Agustín Codazzi.

Instituto de valorización de Manizales. (1995). Acuerdo N° 123 - Estatuto orgánico y del sistema de la contribución de valorización de Manizales Invama. Manizales: Instituto de valorización de Manizales.

Invama. (2006a). Estudio de factibilidad Obra 0341 - Proyecto de renovación urbana plaza Alfonso López Pumarejo. Invama.

Invama. (2006b). Resolución No. 194 - Por medio de la cual se aprueba la distribución de la contribución de valorización por la ejecución de la obra de interés público 0342 “desarrollo vial zona oriental: intersección batallón-cuarto carril –vía al perro“. Invama.

Invama. (2007a). Estudio de factibilidad Obra 0344: Pavimentación e iluminación urbanización Alferez Real. Invama.

Invama. (2007b). Resolución No. 774 de 2007 - Por medio de la cual se aprueba la distribución de valorización por la ejecución de la obra de interés público 0344 "Pavimentación e iluminación de la urbanización Alferez Real. Invama.

Invama. (2008a). Obra 0343 “proyecto paseo de los estudiantes” estudio de factibilidad. Invama.

Invama. (2008b). Resolución No. 274 - por medio de la cual se aprueba la distribución de la contribución de valorización para la ejecución de la obra de interés público 0343 “paseo de los estudiantes.” Invama.

Invama. (2016a). Estudio de factibilidad proyecto "Adecuación espacio público entre las calles 24 a 26 con carreras 17 a 19. Invama.

Invama. (2016b). Estudio de factibilidad proyecto paralela norte bajo rosales. Invama.

Invama. (2016c). Resolución No. 347 - Por la cual se realiza la distribución de la valorización del proyecto 0345 "Construcción paralela norte Grupo II Sector bajo rosales Manizales. Invama.

Invama. (2017). Estudio de prefactibilidad - Mejoramiento a la vía de acceso de la vereda arenillo, en el tramo la virgen - niños de los andes - cuatro pasos. Invama.

Invama. (2019). Todo está listo para iniciar con la pavimentación de la vía vereda el arenillo, en el tramo la virgen-niños de los andes- cuatro pasos. <https://invama.gov.co/todo-esta-listo-para-iniciar-con-la-pavimentacion-de-la-via-vereda-el-arenillo-en-el-tramo-la-virgen-ninos-de-los-andes-cuatro-pasos/>

Invama. (2021). *Obras contribucion de valorización*. Obtenido de Instituto de Valorización de Manizales: <https://invama.gov.co/obras-contribucion-de-valorizacion/>

Jara, O. (2018). *La sistematización de experiencias: práctica y teoría para otros mundos posibles*. Bogotá D.C.: Fundación Centro Internacional de Educación y Desarrollo Humano. CINDE.

Lefebvre, H. (2017). La ciudad y lo urbano. *Viento Sur*, 93-98.

Llano, R. (04 de octubre de 2019). *Unesco entregó a Manizales el reconocimiento como "Ciudad del Aprendizaje"*. Obtenido de RCN Radio: <https://www.rcnradio.com/colombia/eje-cafetero/unesco-entrego-manizales-el-reconocimiento-como-ciudad-del-aprendizaje>

Maldonado, M. (2004). Elementos básicos para la aplicación de la participación en plusvalía en Colombia. *Documento elaborado a partir de la exposición de motivos del Acuerdo de plusvalías de Bogotá*. Obtenido de

http://www.institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/1_Docencia/Profesores/Maldonado_Maria_Mercedes/Ineditos/Elementos_Basicos-Maldonado_Mercedes.pdf

Manizales cómo vamos. (2019). *Informe de calidad de vida. Manizales 2019*. Obtenido de Manizales cómo vamos: http://manizalescomovamos.org/wp-content/uploads/2019/09/Calidad_de_vida_2019_compressed.pdf

Márquez, U. (2014). Valor de uso y espacio urbano: la ciudad como eje central de la conformación política, cultural y simbólica de las sociedades. *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, 222, 187-208.

Mazurek, H. (2005). Redefinir el Territorio para definir una constitución. I Encuentro Internacional sobre Territorialidad “Territorialidades, Autonomías y Ciudadanías”, 1-20.

Mazurek, H. (2009). *Gobernabilidad y gobernanza de los territorios en América Latina*. Perú: Instituto Francés de Estudios Andinos.

Mazurek, H. (2012). Espacio y territorio. Instrumentos metodológicos de investigación social (2ª ed.). La Paz, Bolivia: Fundación PIEB.

Miranda, E. (2016). Implicaciones jurídicas en la contribución por valorización en la ciudad de Bogotá, en el marco del acuerdo 180 de 2005 hasta su primera modificación, acuerdo 398 de 2009. Bogotá D.C.: Artículo presentado para optar al título de magíster en Derecho Administrativo. Universidad Militar Nueva Granada.

Montaña, M. (2011). 90 años de la contribución de valorización en Colombia. Estado del arte frente a su aplicación. *Revista Impuestos de Colombia*, 18-23.

Múnera, M. (2007). *Resignificar el desarrollo*. Medellín, Colombia: Universidad Nacional de Colombia.

Nascimento, P., & Antonio-Moreira, T. (enero-junio de 2013). Desafíos y oportunidades sociales en la valorización de la tierra en Brasil. *Bitácora* 22(1), 75-88.

Navarro, E. (2016). La contribución por valorización como mecanismo de financiación de obras públicas. *Revista Jurídica Mario Alario D'Filippo*, VIII(16), 67-84.

Olaya, M. (02 de enero de 2019). *Estas son las ciudades del país con mayor valorización en vivienda*. Obtenido de RCN Radio: <https://www.rcnradio.com/economia/estas-son-las-ciudades-del-pais-con-mayor-valorizacion-en-vivienda>

Padilla, S. (2019). *Índice de progreso social*. Obtenido de Economipedia: <https://economipedia.com/definiciones/indice-de-progreso-social.html>

Rosales, M. (2010). Definición e importancia del desarrollo regional. Obtenido de Aregional.com.

Torres, A., & Rosas, F. (2010). El valor del suelo habitacional y la intervención de agentes externos valle de bravo, estado de México. *Urbano*, 13(21), 56-62.

WMA. (05 de mayo de 2015). *Declaración de Helsinki de la AMM - Principios éticos para las investigaciones médicas en seres humanos*. Recuperado el 15 de abril de 2018, de Asociación Médica Mundial: <https://www.wma.net/es/policies-post/declaracion-de-helsinki-de-la-amm-principios-eticos-para-las-investigaciones-medicas-en-seres-humanos/>

14 ANEXOS

Anexo A. Construcción del instrumento de recolección de información

Categoría de análisis	Dimensión	Preguntas
Desarrollo regional	Cambio estructural localizado	Desde su punto de vista ¿Cómo concibe el concepto de desarrollo regional? ¿Es visible en el municipio de Manizales?
	Bienestar social colectivo	Ahondando en la dimensión del bienestar colectivo ¿Cómo lo definiría y que esfuerzos hace el municipio para que esto sea así en Manizales?
	Oportunidades individuales y colectivas	Considerando que el desarrollo regional incluye la puesta en escena de oportunidades individuales y colectivas ¿De qué tipo serían esas oportunidades, y se han creado en Manizales?
Instrumentos de financiación	Contribución de valorización	¿Tiene información acerca de la contribución de valorización como instrumento de financiación para el municipio de Manizales? ¿Qué sabe de ello?
		¿Sabe usted por el mecanismo de contribución de valorización es tan poco utilizado por los mandatarios territoriales para generar recursos que propicien el desarrollo de su región?
Procedimientos en el proceso de valorización	Asignación Discusión Recaudo Cobro Devolución de la contribución	La ciudad de Manizales, según indagaciones previas, hace uso de la contribución de valorización para la ejecución de obras públicas que impulsen el desarrollo regional ¿Usted es consciente de ello? ¿Qué sabe al respecto?
		¿Podría brindar información sobre los procedimientos en el proceso de valorización?,

		aspectos como asignación, discusión, recaudo, cobro y devolución de la contribución
Casos exitosos de obras ejecutadas	Desarrollo regional	Recordando algunas obras ejecutadas en el municipio de Manizales, ¿conoce casos exitosos en donde se haya aplicado el instrumento de la valorización? ¿Reseñe alguna?
Ventajas y desventajas	Indicadores económicos, sociales e institucionales	Ahondando en el tema del uso de la valorización como instrumento de desarrollo regional en el municipio de Manizales ¿puede ofrecer indicadores económicos, sociales o institucionales, que validen la anterior afirmación?
	Movilidad social	Ahora ¿la movilidad social se ha visto afectada positiva o negativamente por el uso de la valorización como instrumento de desarrollo regional en el municipio de Manizales?
	Problemas administrativos	¿Reconoce aspectos relacionados con problemas administrativos detrás del uso de la valorización como instrumento de desarrollo regional en el municipio de Manizales?
	Normatividad	Finalmente, desde el ámbito normativo y legal ¿son las leyes colombianas claras y suficientes para hacer uso de la valorización como instrumento de desarrollo regional en el municipio de Manizales? ¿y en otros municipios de Colombia?

Fuente: Elaboración propia

Anexo B. Consentimiento informado para la participación en investigaciones

	
<p>Universidad autónoma de Manizales Facultad de ciencias sociales y empresariales Grupo de investigación Desarrollo regional sostenible</p> <p>Formato de consentimiento informado para la participación en investigaciones</p>	<p>Responsable:</p>
<p>Título de la investigación La valorización como instrumento de financiación del desarrollo local: estudio de caso Municipio de Manizales Caldas</p> <p>Objetivo de la recolección de información</p> <p>Reseñar la implementación del proceso de valorización en el municipio de Manizales, Caldas, considerando el rol de los actores institucionales y de base implicados.</p> <p>Consentimiento informado</p> <p>Ciudad y fecha: _____</p> <p>Yo, _____ una vez informado sobre los propósitos, objetivos y procedimientos que se realizarán en el marco de esta investigación y los posibles riesgos que se puedan generar de ella, autorizo a Pedro Antonio Bocanegra Zabala, estudiante de Maestría de la Universidad Autónoma de Manizales, para la realización de los siguientes procedimientos:</p>	

1. Levantar información documentada por medio de una entrevista semiestructurada.
2. Analizar y publicar los resultados de la información.
3. Utilizar los archivos fotográficos y de video resultado de mi participación en el suministro de información.

Adicionalmente certifico que se me informó que:

Mi participación en esta investigación es completamente libre y voluntaria, estoy en libertad de retirarme de ella en cualquier momento.

No recibiré beneficio personal de ninguna clase por la participación en este proyecto de investigación.

Toda la información obtenida y los resultados de la investigación serán tratados confidencialmente. Esta información será archivada en papel y medio electrónico. El archivo del estudio se guardará en la Universidad Autónoma de Manizales bajo la responsabilidad de los investigadores.

Puesto que toda la información en este proyecto de investigación es llevada al anonimato, los resultados personales no pueden estar disponibles para terceras personas como empleadores, organizaciones gubernamentales, compañías de seguros u otras instituciones educativas. Esto también se aplica a mi cónyuge, a otros miembros de mi familia y a mis médicos.

Hago constar que el presente documento ha sido leído y entendido por mí en su integridad de manera libre y espontánea.

Firma

Documento de identidad _____ No. _____ de _____

HUELLA

Huella Índice derecho:

Objetivos

General

Determina los factores asociados al desarrollo de obras de infraestructura por el sistema de valorización en el municipio de Manizales y su incidencia en el desarrollo de la ciudad.

Específicos

- Determinar en el entorno de Manizales las condiciones que han posibilitado la ejecución de obras por el mecanismo de valorización.
- Determinar el rol de los actores institucionales y de base implicados en los procesos de valorización municipal en el municipio de Manizales
- Establecer ventajas y desventajas de la implementación del proceso de valorización en el municipio de Manizales, Caldas.

Justificación

Desarrollar una investigación desde la indagación de los mecanismos y herramientas para el fortalecimiento en las inversiones urbanísticas y de infraestructura de los municipios, es una manera de establecer una ruta metodológica y procedimental para la consecución de bienestar para los pobladores de los diferentes municipios.

Comprender la normatividad y la forma de articulación con los instrumentos que desde allí se brindan para la participación de las plusvalías y la valorización, genera diversas opciones para la ejecución de proyectos locales y regionales que aportan al crecimiento económico y social. La evidencia revisión documental muestra que el uso adecuado de estos recursos termina siendo el mayor baluarte para el sistema urbanístico de los municipios.

Como ya se ilustra en la identificación del problema, la política de descentralización del Estado dejó a la gran mayoría de los municipios sin la capacidad de maniobra para ejecutar obras que permitan generar valor a la tierra y así beneficiarse de los tributos por valorización, los municipios que se han beneficiado de este importante instrumento de manera exitosa son casi en su totalidad, pertenecientes a las categorías Especial y Categoría 1, correspondiente a las capitales de departamento. Por tanto el resto de municipios y en especial, los pertenecientes a las categorías 5 y 6, al estar sujetos a aplicar los recursos transferidos por el gobierno, acordes a la rigurosidad de la destinación que obliga el SGP, pueden, a duras penas, sufragar sus gastos de funcionamiento con los dineros que recaudan de forma regular con los impuestos fijos como el predial y algunas sobretasas y multas, así, los recursos que quedan para invertir en obras representativas de infraestructura y equipamiento son prácticamente nulos. Este es un tema sensible en materia fiscal y de desarrollo, y es necesario explorar otras opciones que permitan a los municipios aprovechar las grandes ventajas que tienen los ingresos por valorización, los cuales son una fuente viable de financiación y apoyo para el crecimiento de las ciudades y mejora las condiciones de vida de sus residentes. Ahora bien, establecer una descripción del uso adecuado de la valorización en el caso objeto de estudio, contribuiría al reconocimiento de casos de gestión exitosa, en donde el municipio ha utilizado las herramientas brindadas por la Ley para el cobro de la plusvalía y posteriores inversiones en materia urbanística y de infraestructura, lo cual se refleja en el bienestar general. En este sentido, el aporte investigativo es proveniente de un ejercicio serio de investigación y dirigido a nutrir el debate académico.

Al hablarse de valorización es imperante señalar que la gran beneficiada de las obras de urbanización e infraestructura es la misma sociedad, aunque en ocasiones esto es invisible, porque no es conscientes del bienestar que trae consigo la ejecución de nuevos proyectos en diversos ámbitos: viales, de servicios públicos, centros educativos, edificaciones de interés social, entre otros. Es aquí donde entra en juego el establecimiento de una investigación encaminada a contrastar la ejecución de proyectos exitosos, y quizá otros que no lo son tanto, para lograr generar confianza y así aprovechar los instrumentos que ofrece la normatividad para el desarrollo regional. Finalmente, esta investigación se realizará al ser detectado un gran vacío de conocimiento, ya que las estadísticas han demostrado, además del conocimiento tanto de las experiencias de las cuales es posible aprender, como del uso de los instrumentos de participación en plusvalía y valorización por parte de los municipios, y la correcta aplicación de los poderes brindados por la normatividad para la ejecución de proyectos y planes de desarrollo correctamente estructurados para la financiación de obras públicas.

Resultados esperados

- Identificación de obras construidas objeto de la valorización en Manizales.
- Análisis de los procedimientos de valorización para municipio de Manizales.
- Establecimiento de las ventajas y desventajas de la implementación del instrumento de valorización en el municipio de Manizales.
- Sistematización de las experiencias de construcción de obras con la utilización de la valorización como instrumento de desarrollo regional de Manizales.
- Escritura de un artículo de investigación.
- Participación con ponencia en un congreso.
- Visitas a servidores públicos participantes para devolver los resultados de la investigación.

Anexo C. Cuestionario para la entrevista

	Guía de preguntas
	Responsable:
<ol style="list-style-type: none">1. Desde su punto de vista ¿Cómo concibe el concepto de desarrollo regional? ¿Es visible en el municipio de Manizales?2. Ahondando en la dimensión del bienestar colectivo ¿Cómo lo definiría y que esfuerzos hace el municipio para que esto sea así en Manizales?3. Considerando que el desarrollo regional incluye la puesta en escena de oportunidades individuales y colectivas ¿De qué tipo serían esas oportunidades, y se han creado en Manizales?4. ¿Tiene información acerca de la contribución de valorización como instrumento de financiación para el municipio de Manizales? ¿Qué sabe de ello?5. Desde su conocimiento y experiencia, ¿Identifica usted cuales serían las posibles causas del porqué el mecanismo de contribución de valorización no es usado por la gran mayoría de mandatarios territoriales para impulsar el desarrollo regional?6. Desde su perspectiva ¿Cómo funciona el beneficio de los habitantes de Manizales por la ejecución de obras de interés público?7. La ciudad de Manizales, según indagaciones previas, hace uso de la contribución de valorización para la ejecución de obras públicas que impulsen el desarrollo regional ¿Usted es consciente de ello? ¿Qué sabe al respecto?8. ¿Podría brindar información sobre los procedimientos en el proceso de valorización?, aspectos como asignación, discusión, recaudo, cobro y devolución de la contribución9. Recordando algunas obras ejecutadas en el municipio de Manizales, ¿conoce casos exitosos en donde se haya aplicado el instrumento de la valorización? ¿Reseñe alguna?10. Ahondando en el tema del uso de la valorización como instrumento de desarrollo regional en el municipio de Manizales ¿puede ofrecer indicadores económicos, sociales o institucionales, que validen la anterior afirmación?	

11. Ahora ¿la movilidad social se ha visto afectada positiva o negativamente por el uso de la valorización como instrumento de desarrollo regional en el municipio de Manizales?
12. ¿Reconoce aspectos relacionados con problemas administrativos detrás del uso de la valorización como instrumento de desarrollo regional en el municipio de Manizales?
13. Finalmente, desde el ámbito normativo y legal ¿son las leyes colombianas claras y suficientes para hacer uso de la valorización como instrumento de desarrollo regional en el municipio de Manizales? ¿y en otros municipios de Colombia?

Gracias por su participación

Anexo D. Protocolo de trabajo de campo

		<p>Protocolo de trabajo de campo</p> <hr/> <p>Responsable:</p>
Etapa	Actividades	Productos
<p>Preliminar a la recolección de información</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Identificar los participantes expertos, teniendo en cuenta su relación con el fenómeno objeto de estudio. 2. Establecer los mecanismos de contacto para extenderles la invitación a participar como informantes expertos en la investigación. 3. Elaborar la carta de invitación a participar como informantes expertos. 4. Establecer el día y lugar para la recolección de la información con la participación de los expertos que accedieron 	<p>Identificación y confirmación de los participantes expertos para la recolección de la información.</p> <p>Establecimiento de la fecha, hora y lugar para la recolección de información.</p>
<p>Recolección de información</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reunión inicial en el día, hora y lugar establecidos para la recolección de la información (el lugar debe proveer confort, seguridad 	<p>Grabación en medio de audio, de la información suministrada por los participantes, como respuesta a los asuntos</p>

	<p>y privacidad a los participantes para que puedan expresarse con total libertad).</p> <p>2. Se da inicio con la lectura del consentimiento informado y la firma de este por cada uno de los participantes, aclarando cualquier inquietud que pueda surgir sobre la recolección de información.</p> <p>3. Luego se explica cómo será la dinámica de intervención de los informantes.</p> <p>Considerando que todos pueden participar en cada una de las preguntas, dando sus aportes para la construcción holística de los componentes fundamentales del fenómeno objeto de estudio. Asimismo, el moderador tendrá la potestad de establecer el orden de intervención y el tiempo para intervenir, con el fin de evitar entrar en</p>	<p>planteados desde el cuestionario de recolección de información.</p>
--	--	--

	<p>polémicas o en asuntos que desborden el alcance de la investigación. También, se aclarará que los asuntos abordados no serán retomados, con el fin de cerrar cada cuestión y avanzar con la siguiente, teniendo una sola oportunidad de agotar los argumentos.</p> <ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="581 831 1003 1192">4. Al dar inicio con la recolección de información, se enciende la grabadora y se presenta de la sesión, con la fecha, día, hora y objetivo de la actividad de recolección de información.<li data-bbox="581 1213 1003 1812">5. Se van realizando las preguntas una a una, y los participantes irán interviniendo, sin pausar la grabación en ningún momento, y siempre manteniendo el orden para la intervención y evitar las interrupciones sin haber sido concedida la palabra. Durante este proceso el	
--	---	--

	<p>moderador, debe cuidar de hacer preguntas extras pretenciosas o parcializadas, como también mostrar posturas a favor o en contra de las intervenciones hechas por los participantes, con lo cual debe mantener una postura neutral, para dirigir y recolectar información.</p> <p>6. Al finalizar la recolección de información se da las gracias a los participantes y se cierra la sesión.</p>	
<p>Procesamiento de información</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. La información recolectada, es vaciada en su totalidad en un procesador de texto (Word) para facilitar su manejo. 2. Luego, según las categorías establecidas desde el inicio se procede a su sistematización con el uso del software Atlas TI. 3. Se generan las redes semánticas para su análisis y discusión final. 	<p>Redes semánticas de acuerdo a las categorías establecidas, para su análisis y discusión finales.</p>