CC BY NC SA

La contribución por valorización y la participación en plusvalía como instrumentos de financiamiento del desarrollo urbano: una oportunidad para acelerar el desarrollo urbano de Santa Marta, Colombia

Betterment levy and special assessment as financing instruments for urban development, an opportunity to accelerate the urban development of Santa Marta, Colombia

Anderson Marín Vidal[1]

Tipología: Artículo de Reflexión
Para citar este artículo: Marín Vidal, A. (2025). La contribución por valorización y la participación en plusvalía como instrumentos de financiamiento del desarrollo urbano: una oportunidad para acelerar el desarrollo urbano de Santa Marta, Colombia. *Revista Saberes Jurídicos*, *3*(2), 3-13.

Recibido en octubre 30 de 2024
Aceptado en diciembre 13 de 2024
Publicado en línea en junio 14 de 2025

Palabras clave: plusvalía; valorización; urbanismo; zonas urbanas; renta del suelo urbano.

Keywords: capital gains; betterment levy; special assessment; urban planning; urban areas; urban land rent.

RESUMEN

Este artículo discute dos instrumentos regulados por la Ley 388 de 1997 para financiar y acelerar el desarrollo urbano: la plusvalía y la contribución por valorización. El primero es un compromiso que deben asumir los propietarios de los bienes inmuebles una vez se incrementa el precio del suelo, y el segundo es un mecanismo que ya se había venido implementando desde 1921. Sin embargo, ciudades como Santa Marta no han sabido aprovechar estas herramientas para costear su crecimiento. A pesar de las dinámicas que se han presentado en diferentes sectores y que constituyen una oportunidad para captar las plusvalías, uno de los más grandes retos que enfrentan las ciudades colombianas es conseguir la autonomía fiscal y los recursos para invertir en equipamientos urbanos, sistemas de transporte público modernos, espacios públicos, colegios, bibliotecas y vías. Aunque en Santa Marta se ha intentado implementar los mecanismos mencionados, más que necesarios para el desarrollo, los conflictos de intereses y algunas oposiciones sociales lo han impedido.

ABSTRACT

Participation in capital gains is a commitment that the owners of real estate have once an increase in the price of the land has been generated because of urban development. This land management instrument that serves as a capital gain capturer date back to Law 388 of 1997, which gave rise to the implementation of capital gains participation in Colombia. However, cities like Santa Marta have not known how to take advantage of this land management instrument that serves to finance urban

[1] Abogado de la Universidad del Magdalena. Magíster en Análisis y Gestión del Territorio de la Universidad de Granada, y magíster (c) en Urbanismo, Planeamiento y Diseño Urbano de la Universidad de Sevilla. Docente de la Universidad del Magdalena. ORCID: https://orcid.org/0000-0001-9451-0367

development. Despite the dynamics that have occurred in different sectors that are presented as an opportunity to capture urban capital gains, the greatest challenges that Colombian cities have is to achieve the fiscal autonomy to finance development with urban facilities, transportation systems, modern public, public spaces, schools, libraries and roads, the challenges are very great and the resources are very few, in this article we will dedicate ourselves to discussing two instruments that law 388 of 1997 gave us, for the fiscal autonomy of the territories with The ones that can finance urban development and accelerate development are the capital gains and the valorization contribution that has been applied since 1921, although in the city of Santa Marta attempts have been made to apply them, conflicts of interest and social opposition have prevented the implementation of these. mechanisms more than necessary for the generation of urban development.

INTRODUCCIÓN

Como consecuencia del crecimiento poblacional en las ciudades y de la demanda de bienes y servicios, las entidades territoriales se han visto en la necesidad de organizarse y planificar la forma en que afrontarán las distintas dinámicas que plantea el desarrollo de los centros urbanos. Según el Fondo Mundial de Poblaciones de Naciones Unidas (UNFPA, 2023) la población mundial en el planeta se encuentra en alrededor de 3.900 millones de personas en el 2023, cifra que, para el año 2050, se estima que aumentará a 6.300 millones de individuos.

Los Gobiernos locales han promovido una serie de normatividades que tienen como fin generar instrumentos y herramientas que permitan estimular la planificación y el desarrollo de los centros urbanos. Sin embargo, es evidente que en la actualidad muchos de estos mecanismos no se han aplicado en su totalidad por diferentes motivos e inconsistencias dentro de las entidades territoriales.

En Colombia, uno de los mecanismos de gestión del desarrollo urbano es el *impuesto de valorización*. Este instrumento tiene una larga trayectoria como herramienta de financiación de obras públicas y crecimiento de las ciudades. Su evolución está ligada a los cambios en la política urbana, el ordenamiento territorial y las reformas fiscales.

La Ley 25 de 1921 fue la primera disposición legal que estableció el impuesto de valorización en Colombia. Esta regulación les permitió a los municipios y a la entonces Gobernación del Distrito Capital (Bogotá) implementar este gravamen para financiar obras de infraestructura como carreteras, vías, acueductos y alumbrado público. De este modo, la legislación introdujo la noción de que quienes se beneficiaran directamente de las obras públicas debían contribuir al costo de estas, sentando las bases del principio de *captura de plusvalía*.

Luego, a finales del siglo pasado se comenzaron a desarrollar instrumentos y herramientas que tienen un vínculo especial con el fortalecimiento de todo lo relacionado con el financiamiento urbano. En este sentido, podemos destacar la Ley 9 de 1989, mediante la cual se reglamentan y se enuncian las normas asociadas a los planes de desarrollo municipal. Posteriormente, la Ley 152 de 1994 puntualizó que todas las entidades territoriales estaban obligadas a formular sus propios planes de desarrollo. Muy seguidamente, se promulgó la Ley 388 de 1997, que dicta disposiciones para la construcción de los planes de ordenamiento territorial (POT) de las ciudades y los diferentes distritos del país.

Los POT aparecieron como mecanismos para el ordenamiento y la planificación urbanos, y asimismo se les atribuyó el objetivo primordial de ayudar a las ciudades a convertirse en centros competitivos. Igualmente, estos planes son herramientas que los centros urbanos pueden utilizar para regular las distintas dinámicas de mercado que se presentan dentro de ellos. En esa

medida, los POT son el punto de partida de ciertos instrumentos de financiamiento urbano, como la participación en plusvalía, dirigidos a evitar las prácticas de especulación con el precio del suelo.

Ahora bien, la implementación de la participación en plusvalía y de otros mecanismos en Colombia ha sido una constante preocupación dentro de las discusiones que se han venido dando a nivel jurídico y normativo en el territorio nacional. El país lleva alrededor de un siglo en este complejo proceso que día a día presenta una serie de inconsistencias, aunque también es cierto que se ha logrado avanzar en aspectos tanto conceptuales como éticos y políticos que se encuentran dentro de la Carta Magna colombiana (Smolka, 2013).

METODOLOGÍA

Este artículo reflexivo parte de un análisis del contexto legal y teórico de la contribución por valorización y la renta del suelo urbano en Colombia y su evolución en el país. Luego se presentan algunos datos extraídos de la literatura que dan cuenta de la implementación de estos instrumentos en algunas ciudades. Esta información corresponde a distintos territorios, con el fin de poder citar datos de contextos similares y llegar a la conclusión que se refleja en el último acápite.

DESARROLLO

A pesar de toda la normatividad que se ha generado a nivel nacional en torno a la participación en plusvalía, apenas en 2004 Santa Marta logró avanzar en el reconocimiento por medio del Acuerdo 020, que a su vez concretó el proyecto de Acuerdo 023, «por el cual se establecen las normas para la aplicación en la participación en plusvalía en la ciudad». Alcaldía de Santa Marta. (2004). *Acuerdo No. 020 de 2004,* Seguidamente, en 2006 Según el Acuerdo No. 011 de 2006 de la Alcaldía de Santa Marta, en este acuerdo se definió el estatuto tributario para el distrito y se dictaminaron las disposiciones referentes al cobro, el cálculo y la destinación de los recursos.

Posteriormente, se creó la Resolución 161 de 2012, que reglamentó el desarrollo urbanístico de los sectores de Bella Vista, El Pradito y La Tenería en Santa Marta. Con ese fin, esta norma planteó objetivos claros para la zona, tales como: aumentar la competitividad urbana, generar espacios libres, recuperar la función ambiental de los elementos naturales, e implementar estrategias de gestión urbana que permitan alcanzar las metas del modelo territorial definido en el POT (Alcaldía de Santa Marta, 2006).

En la Ley 388 de 1997, el numeral 2 del artículo 77 manifiesta:

> el número total de metros cuadrados que se estimará como objeto del efecto plusvalía será, para el caso de cada predio individual, igual al área potencial adicional de edificación autorizada. Por potencial adicional de edificación se entenderá la cantidad de metros cuadrados de edificación que la nueva norma permite en la respectiva localización, como la diferencia en el aprovechamiento del suelo antes y después de la acción generadora.

Por lo tanto, en el marco de la Resolución 161 de 2012 se multiplicó el área neta urbanizable por el índice de construcción, y con ello se obtuvo la edificabilidad de cada sector mencionado. En principio, el proceso regulado por esta norma avanzó sin problemas, pero luego la administración distrital enfrentó ciertos problemas al implementar los nuevos impuestos al suelo urbano. Así, la presión social, los intereses políticos y la falta de instrumentos de medición han dificultado la adquisición de recursos en Santa Marta para el desarrollo urbano, por lo que se han dejado de percibir millones de dólares por las dificultades que enfrentan estos gravámenes que fueron pensados

para acelerar el crecimiento de esta ciudad, próxima a cumplir quinientos años.

Algunos autores que fundamentan y teorizan sobre la plusvalía

Según Jaramillo (2010), existen dos conjuntos de rentas urbanas: las primarias, que surgen mediante un proceso de estructuración primario (la construcción), y las secundarias, que se dan a través de una articulación secundaria (el consumo). Las plusvalías, en particular, se generan por el incremento del valor de la tierra que percibe el suelo durante el proceso de urbanización.

La valorización que representa la plusvalía urbana suele caracterizarse por una gama de aspectos específicos: a) favorece diferencialmente a los terrenos; b) es imputable o asignable al esfuerzo de la colectividad en general, principalmente a la actuación del sector público; c) si el Estado o el sector público no intervienen en la recuperación del incremento del valor del suelo, este será capturado de forma privada, es decir, por el propietario del predio (Furtado, 2000; Smolka y Amborski, 2000).

Según Smolka y Amborski (2000), existen tres hechos fundamentales que se caracterizan por ser generadores de plusvalías urbanas:

1. *Las inversiones en infraestructura* llevadas a cabo por el Estado y que repercuten principalmente en mejorar la accesibilidad a los terrenos.
2. *La determinación reglamentaria* del Estado sobre la utilización del suelo, que influye sustancialmente en mejorar la productividad tanto en las inversiones privadas como en las públicas que son ejecutadas en los terrenos.
3. En cierta parte, *la inversión privada*, la cual genera beneficios de tipo ambiental y de posicionamiento del vecindario.

(Smolka y Amborski, 2000; Smolka y Furtado, 2001; Furtado, 2000)

Según Smolka y Amborski (2000), la *captación de plusvalías* alude a esa manera mediante la cual toda o cierta parte del aumento de los precios del suelo es recaudada por parte del Estado de diferentes formas: a) impuestos; b) tributación obligatoria u otros elementos de tipo fiscal; y c) de primera mano, a través de mejoras en el suelo. Ahora bien, es preciso tener siempre en cuenta el beneficio de la comunidad como último propósito. En ese sentido, Furtado (2000) afirma que un principio básico de este mecanismo es restituir a la sociedad estos incrementos en el valor de un predio que se dan como resultado de las acciones comunitarias.

Por otra parte, se encuentra el concepto de *participación en plusvalía*, definido por Jaramillo (2001) como un mecanismo de generación de recursos para los municipios que se apoya en el aumento del precio del suelo por las obras de tipo urbanístico desarrolladas por la entidad local. En pocas palabras, se trata de un instrumento que busca poner en práctica el derecho que tiene toda la sociedad de exigir una comisión del mayor valor del suelo relacionado con motivos no asignables al propietario.

También se puede decir que el mecanismo de la participación en plusvalía surge, en esencia, del gravamen complementario de la contribución por valorización, pues este último no permite recuperar algunos de los incrementos relacionados con el precio del suelo urbano asociados con acciones directas del Estado (Jaramillo, 2010). Igualmente, Botero y Smolka (2000) afirman que el instrumento se basa «en el derecho público y legítimo de participar en la captación de los aumentos del valor de la tierra generados por acciones administrativas tales como cambios en zonificación o densidad, que pueden generar ganancias sustanciales para el propietario de la tierra». Este impuesto es capaz de

regular las expectativas de los agentes de mercado, por lo que es útil para controlar cualquier tipo de especulaciones en torno a los precios de los suelos (Smolka, 2013).

Experiencias de la participación en plusvalía en Colombia

La participación en plusvalía fue establecida en el artículo 82 de la Constitución Política de Colombia de 1991 como un derecho común y del entorno ambiental. Sin embargo, fue solo con el capítulo IX de la Ley 388 de 1997 que se establecieron precisiones conceptuales y operativas sobre la aplicabilidad de este instrumento (Vejarano, 2007).

Puede decirse que Bogotá fue la primera ciudad de Colombia en adoptar de forma específica la participación en plusvalía mediante el Acuerdo 118 de 30 de diciembre de 2003, que estableció la normatividad y la aplicabilidad del gravamen en el Distrito Capital. También es importante mencionar que, a partir del desarrollo conceptual, técnico y jurídico del instrumento, se permitió por primera vez en el país liquidar, aplicar y calcular el monto para el pago del impuesto. Todas estas disposiciones tuvieron en cuenta que se debía dar muestra del cumplimiento del POT de Bogotá (Vejarano, 2007).

En el caso de Santiago de Cali, Garcés (2010) señala que el ente territorial correspondiente ha omitido la aplicación de la participación en plusvalía como instrumento de gestión del suelo. No obstante, se reconocen algunos impulsos y esfuerzos adelantados en función de normas como el ya mencionado artículo 82 de la Carta Magna colombiana, la Ley 388 de 1997 y, por último, dos acuerdos locales (69 de 2000 y 111 de 2003).

Por otra parte, si bien la municipalidad de Pereira se caracterizó en un principio por no aplicar la participación en plusvalía, la aprobación del Acuerdo 65 de 2004 ha permitido dictar e implementar normas para emplear este instrumento en los procedimientos urbanísticos que conlleven variaciones o transformaciones en los usos del suelo. Sin embargo, el mecanismo se ha enfrentado a una serie de restricciones e inconvenientes que son producto de la falta de conocimiento sobre la figura y la escasa experiencia sobre su utilización, así como de una restringida disposición institucional y la alta insuficiencia de intención política (Ochoa y Rojas, 2007).

En Manizales, las obras de urbanización El Rosario y La Aurora, al transformar suelo rural en urbano, generaron un aumento significativo en el valor de la tierra. Según la Ley 388 de 1997, este incremento configura un hecho generador de participación en plusvalía, permitiendo al municipio recuperar parte de ese valor para financiar proyectos de interés común. En este caso, se estableció un cobro entre el 30 % y el 50 % del incremento en el valor del suelo. Por otro lado, el macroproyecto San José también contribuyó a la captación de plusvalías urbanas, fortaleciendo la financiación de iniciativas urbanísticas en la ciudad (Duque, 2014; Duque, 2015).

Bucaramanga, al igual que otras ciudades de Colombia, implementó la participación en plusvalía de manera tardía. En este caso, fue solo en marzo de 2012 cuando el mecanismo dejó de ser una idea abstracta y comenzó a aplicarse de manera concreta. Aunque la ciudad no cuenta con antecedentes en la aplicación de este instrumento, se aprobó un hecho específico relacionado con la valorización del suelo: el Acuerdo 006 de 2012, mediante el cual se estableció un cobro del 40% en 2013 y del 50% en 2014 sobre el valor generado por el incremento en la valorización de los predios urbanos (Navas & Rodríguez, 2016).

Todas las experiencias anteriores confirman el argumento de Smolka y Amborski (2003, como se citaron en Jiménez *et al.*, 2016), según el cual las administraciones locales de Colombia se encuentran

comúnmente retenidas en un círculo vicioso donde los gravámenes a las pertenencias son olvidados y descuidados. A pesar de que existe una serie de normatividades que reglamentan la participación en plusvalía en los municipios de la nación, el resultado es totalmente nulo en cuanto a recaudación.

Experiencias de la participación en valorización en Colombia… ¿un poco más exitosas?

Según Borrero (2011), Bogotá ha recaudado cerca de mil millones de dólares a través de la participación en valorización, una cantidad similar a la obtenida por otras ocho ciudades importantes de Colombia. A pesar de algunas controversias sobre su metodología de aplicación, el cobro ha sido generalmente aceptado, con una tasa de morosidad menor que la del impuesto predial.

En su estudio, Borrero (2011) analiza los métodos de implementación del gravamen en Bogotá y Manizales, que representan dos modelos distintos de cobro en el país. El de la capital distribuye el costo de las obras en función de la capacidad de pago del contribuyente y el grado de beneficio, sin considerar directamente la plusvalía generada por la obra. En contraste, el de Manizales, también empleado en Medellín, se enfoca en la valorización generada por la infraestructura a través del método del doble avalúo simple.

El análisis histórico revela que el impuesto de participación en plusvalía ha sido fundamental en las finanzas de ciudades como Bogotá, Medellín y Cali, representando un porcentaje significativo de sus ingresos durante varias décadas:

> En Colombia la contribución de valorización ha jugado [sic] un papel importante en el financiamiento de obras públicas y ha tenido una considerable participación en los ingresos de las ciudades. A finales de los años 1960 alcanzó a representar el 16 % del total de los ingresos de Bogotá y el 45 % de los ingresos del municipio de Medellín. A principios de la década de 1980 permitió recaudar el 30 % de los ingresos de Cali y en 1993 el recaudo alcanzó el 24 % de los ingresos de Bogotá. Durante la década del 2000 este instrumento ha sido muy utilizado en Bogotá, Medellín, Cali, Manizales, Bucaramanga, Barranquilla y en general en casi todas las ciudades con más de 300.000 habitantes en Colombia (Borrero, 2011).

La legislación colombiana establece tres criterios para calcular la contribución de valorización: el costo de la obra, la plusvalía generada y la capacidad de pago del contribuyente. Sin embargo, la normativa también limita el cobro solo al primer criterio si la plusvalía generada es insuficiente para cubrirla. Este principio se observa en todas las ciudades, excepto Bogotá, donde el impuesto iguala el costo total del proyecto.

En definitiva, Borrero (2011) concluye que, a pesar de sus imperfecciones, la contribución de valorización ha sido ampliamente aceptada debido a su transparencia y a la percepción de equidad en la distribución de los costos de las obras públicas. Por lo tanto, las ciudades de América Latina interesadas en este instrumento podrían implementarlo. Ahora analicemos para qué han utilizado los recursos de valorización estas ciudades.

Bogotá. En la capital de Colombia la contribución por valorización ha sido administrada por el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), y el mecanismo ha financiado proyectos de infraestructura como vías, puentes y espacios públicos. Los propietarios de predios beneficiados por estas obras están obligados a contribuir, y el IDU proporciona servicios en línea para consultar el estado de cuenta y realizar pagos.

La ciudad fue pionera en la implementación del impuesto de valorización desde la Ley 25 de 1921, y a partir de entonces ha financiado de esta

forma proyectos como la construcción de vías principales, acueductos y otros. Algunos hitos en el uso de este instrumento son:

- En 2005 se implementó un gran plan de valorización que abarcó más de 38 obras; entre ellas, la ampliación de las avenidas 68, La Sirena (calle 153) y Ciudad de Cali, y la construcción de puentes vehiculares.
- En 2009 el Plan de Valorización Fase II se enfocó más en la construcción de vías arteriales y en el mejoramiento de la movilidad en sectores clave como la avenida José Celestino Mutis (calle 63) y la carrera 19.
- En 2013 se lanzó una nueva fase de valorización para financiar obras de espacio público, ciclorrutas e infraestructura educativa y de salud en áreas como Suba, Usaquén, Chapinero y Engativá.

Medellín. En la capital de Antioquia la contribución por valorización es gestionada por el Fondo de Valorización del Municipio de Medellín (Fonvalmed). Este organismo ha financiado proyectos como la ampliación de vías y la construcción de puentes. Los propietarios de predios beneficiados deben realizar el desembolso correspondiente, y la alcaldía ofrece información detallada sobre el proceso y los puntos de pago.

La ciudad ha implementado el impuesto de valorización desde la década de 1960 para financiar el crecimiento urbano, con un enfoque inicial en la construcción de avenidas principales como la Oriental y la Regional. El Plan de Valorización del Valle de Aburrá (1998-2002) es el último instrumento de este tipo aplicado en el territorio. Durante este periodo, el tributo se utilizó para financiar el desarrollo de grandes obras de infraestructura vial en la región metropolitana, mejorando la conectividad entre municipios. En este caso se priorizaron obras como la ampliación de la avenida Las Palmas, la construcción de la avenida El Poblado y el desarrollo de la avenida 80.

Barranquilla. En esta ciudad la contribución por valorización ha sido implementada para financiar proyectos de infraestructura vial, mejorando la conectividad entre los barrios y las principales arterias urbanas. La construcción de la Circunvalar de la Prosperidad y la recuperación de la Avenida del Río son ejemplos de obras financiadas por este impuesto.

La valorización también ha permitido la creación de parques emblemáticos, como el Gran Malecón del Río Magdalena, que ha convertido la ribera del río en un atractivo turístico y un espacio de integración social. Asimismo, ha contribuido a importantes obras de acueducto y alcantarillado.

Montería. La contribución por valorización ha sido utilizada en este caso para financiar proyectos de infraestructura que beneficien a la comunidad. Inicialmente, en 2009 los recursos obtenidos por este mecanismo se destinaron a la recuperación y renovación de importantes vías como la calle 27 y las carreras 4.ª y 5.ª. Posteriormente, se utilizaron estos fondos para la renovación del centro histórico y la ampliación de la Ronda del Sinú con un muelle turístico, y un centro de atención al ciudadano y sede de la alcaldía en la margen izquierda. Lo que optimizo la movilidad en la ciudad, El impuesto también ha servido en los últimos años para pavimentar vías principales de importantes y populares barrios de la ciudad, así como polideportivos y parques en barrios de clase media.

CONCLUSIONES

El caso específico de Santa Marta

La aplicación del impuesto de valorización en Bogotá, Medellín y el Caribe colombiano ha sido un motor clave para el desarrollo de obras y la

planificación urbana sostenible. Cada ciudad ha adaptado el uso del impuesto a sus necesidades específicas, priorizando proyectos de movilidad, espacio público, infraestructura básica y recuperación de áreas turísticas y patrimoniales. La experiencia en estos territorios demuestra que la valorización, cuando se implementa de manera participativa y eficiente, puede ser una herramienta poderosa para mejorar la calidad de vida urbana y fomentar el crecimiento económico sostenible.

Para el caso de Santa Marta, según lo analizado en últimos años, los sectores de Bellavista, La Tenería, El Pradito, Pozos Colorados, Santa Cruz de Curinca, Líbano, El Yucal, Mamatoco, Bonda y Minca presentan un gran potencial de consolidación ya que son los de mayor crecimiento en los últimos quince años. Sin embargo, estos territorios, habitados por aproximadamente 250.000 personas entre los estratos 2 y 5, (Alcaldía Santa Marta, POOT, 2024) cuentan con espacios públicos insuficientes, problemas de accesibilidad y discontinuidad en las vías, invasión en la ronda del río, capacidad deficiente en el acueducto y el alcantarillado, normatividad inadecuada y ausencia de instrumentos de gestión del suelo y de financiamiento.

De todos modos, el alto porcentaje de predios vacíos y no consolidados en las mencionadas zonas de Santa Marta también representa una excelente oportunidad de cara al desarrollo de la ciudad en los próximos veinte años. Estas condiciones, sumadas a la determinación de estas áreas como residenciales, de expansión y consolidación urbana en el nuevo POT 2020-2030, pueden contribuir al diseño de nuevos instrumentos, como planes parciales, que aceleren el crecimiento y permitan adquirir mediante cargas y beneficios los equipamientos que se requieren a muy corto plazo.

Una de las zonas más estratégicas de Santa Marta en la actualidad es la conformada por *Los Cocos* y *Pozos Colorados* debido a su proximidad al mar, lo que representa un atractivo paisajístico y natural ideal para el turismo y la residencia turística, así como para el comercio asociado a estas actividades. Otras áreas, como *Mamatoco*, *Bonda*, *El Yucal* y *Santa Cruz de Curinca*, tienen una vocación más residencial, pero tienen la posibilidad de incorporar equipamientos significativos que consoliden un nuevo polo estratégico en la ciudad. Este punto estaría cerca de centros universitarios, colegios, villas deportivas, bibliotecas y centros comerciales de importancia, satisfaciendo demandas y servicios que, debido a la distancia y a los problemas y la obsolescencia de la malla vial de la ciudad, el centro histórico no puede cubrir de manera eficiente.

En suma, los instrumentos de desarrollo urbano aquí analizados pueden acelerar la transformación de la ciudad, respondiendo rápidamente a las necesidades de una población que crece a un ritmo acelerado y para la cual la infraestructura actual es insuficiente. Las zonas mencionadas podrían beneficiarse de manera ágil con obras financiadas mediante recursos captados a través de plusvalía y valorización, impulsando el desarrollo urbano hasta veinte años más rápido de lo previsto inicialmente.

Aunque tradicionalmente estos instrumentos son impopulares, la experiencia en el país demuestra lo contrario. Una adecuada socialización, una efectiva ejecución, la transparencia en el recaudo de los recursos y la división equitativa de las cargas podrían contribuir al éxito en la aplicación de estos tributos que son capaces de fortalecer la autonomía fiscal de la ciudad. De tal manera, los impuestos de este tipo constituyen un buen mecanismo de respuesta las demandas locales que, en estos momentos, con el presupuesto local, son imposibles de atender.

Santa Marta necesita urgentemente nuevas fuentes de financiación para superar el rezago estructural que enfrenta, especialmente en lo que

respecta a los medios y modos de transporte. Las vías principales de la ciudad y los barrios deteriorados, junto con un sistema de transporte ineficiente y obsoleto, pueden ser la excusa perfecta para ejecutar mecanismos de financiación del desarrollo. La construcción de nuevas vías e implementación de sistemas y modos de transporte (buses, bicicletas, barcos, tranvías, e incluso ferrocarriles de media distancia) es una necesidad inmediata. Afortunadamente, estas propuestas ya cuentan con estudios previos.

El distrito debe ser riguroso en el cálculo inicial de los valores de plusvalía, lo que no solo será un impulso para la modernización del transporte, sino también una oportunidad para la legalización de barrios y la implementación más efectiva del impuesto predial. Como bien señala el Plan de Ordenamiento Territorial de Santa Marta (POTSM, 2020), «la participación ciudadana y la inversión en infraestructura son fundamentales para garantizar el desarrollo sostenible y mejorar la calidad de vida en los sectores más vulnerables» (Alcaldía de Santa Marta, 2020). Las ciudades capitales de departamento, como Santa Marta, crecen a un ritmo acelerado y demandan servicios públicos y bienestar con urgencia en todos sus sectores. Este momento puede ser el punto de partida necesario para financiar las obras vitales que la ciudad requiere, siempre y cuando se utilicen de manera eficiente y estratégica.

REFERENCIAS

Alcaldía de Santa Marta. (2004). Acuerdo No. 020 de 2004, por el cual se adoptan disposiciones relacionadas con normas para la aplicación en la participación en plusvalía en la ciudad, Gaceta de la ciudad, https://www.santamarta.gov.co

Alcaldía de Santa Marta. (2006). *Acuerdo No. 011 de 2006, por el cual se establece el estatuto tributario para el distrito y se dictan disposiciones referentes al cobro, cálculo y destinación de los recursos*. Gaceta de la ciudad, https://www.santamarta.gov.co

Alcaldía de Santa Marta. (2012). *Resolución No. 161 de 2012, por la cual se reglamenta el desarrollo urbanístico de los sectores de Bella Vista, El Pradito y La Tenería en Santa Marta*.

Botero, F., y Smolka, M. O. (2000). *Desafíos para implementar la participación en plusvalías en Colombia*. En M. O. Smolka & L. Mullahy (Eds.), *Perspectivas urbanas: Instrumentos para la gestión del suelo en América Latina* (pp. 133–137). Lincoln Institute of Land Policy.

Alcaldía de Santa Marta. (2020). *Plan de Ordenamiento Territorial Santa Marta (POTSM)*. https://www.santamarta.gov.co/plan-de-ordenamiento-territorial

Borrero Ochoa Oscar. (2011). Evaluación de la contribución de valorización en Colombia. Lincoln Institute of Land Policy.

Busquet, G. (2013). La sociología urbana francesa y la evolución de las políticas urbanas de los años 1960 a los años 1980: ¿Porosidades, impermeabilidades o afinidades electivas? Revista de la metodología de ciencias sociales. 123-135

Cáceres, G y Sabatini, F. (2001). Santiago de Chile: La recuperación de plusvalías puesta en perspectiva histórica. Recuperación de Plusvalías en América Latina. Alternativas para el Desarrollo Urbano, 121-148.

Calderón, J (2001). Las contribuciones municipales como instrumentos de captura de plusvalor en Perú. Recuperación de Plusvalías en América Latina. Alternativas para el Desarrollo Urbano, 173-200.

Congreso de la República de Colombia. (1997). *Ley 388 de 1997, por la cual se establece el*

régimen de ordenamiento territorial en Colombia. Diario Oficial No. 43.219, de 18 de agosto de 1997 https://www.suin.gov.co/

Duque Escobar, G. (2014). *El Estado y la función del suelo urbano en Manizales*. La Patria.repositorio.unal.edu.co+7researchgate.net+7godues.wordpress.com+7

Duque Escobar, G. (2015). *Un plan de acción para encausar el megaproyecto San José*. Universidad Nacional de Colombia. https://repositorio.unal.edu.co/bitstream/handle/unal/77105/plandeaccionmacroproyectosanjose.pdfrepositorio.unal.edu.co+7

Fernández, T. (2016). Manual de derecho urbanístico (24 Edición). Civitas –Thomson Company.

Fondo de Población de las Naciones Unidas. (2023). *Informe sobre el estado de la población mundial 2023: Posibilidades infinitas*. https://www.unfpa.org/sites/default/files/swop23/SWOP2023-ES.pdf:contentReference[oaicite:12]{index=12}

Furtado, F. (2000). Repensando las políticas de capturas de plusvalías para América Latina. Land Lines, 12(3).

Galvis, F (2014). Manual de derecho urbanístico. Editorial Temis S.A. Bogotá- Colombia

Garcés, A. (2010). La Informalidad Urbana y los instrumentos de gestión del suelo * Caso: la participación en plusvalía en Cali. Revista Científica Guillermo de Ockham, 8(1), 39-48. Enero-junio.

García., C., y Núñez, R. (2001). La Habana se rehace con plusvalías urbanas. Recuperación de Plusvalías en América Latina. Alternativas para el Desarrollo, 99-120.

Jaramillo, S. (2001). La experiencia colombiana en la recuperación estatal de los incrementos del precio del suelo. La contribución de valorización y la Participación en Plusvalías. . 71-98.

Jaramillo, S. (2010). Hacia una teoría de la renta del suelo urbano. Bogotá D.C: Ediciones Uniandes

Jaramillo, S. (2010). *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano* (2.ª ed.). Universidad de los Andes, Facultad de Economía, Centro de Estudios sobre Desarrollo Económico (CEDE).

Jiménez, E., Murcia, J. y Gómez, C. (2016). La participación en la plusvalía: Instrumento Financiero Ligado al Desarrollo Urbanístico. Revista de Economía & Administración, Vol. 13 No.2. Julio-diciembre de 2016

Luna Sánchez, David. (2007) Plusvalías consideraciones generales.

Ochoa, M. y Rojas, B. (2007). Participación en plusvalías: Instrumento para la gestión del riesgo en el municipio de Pereira. Universidad Tecnológica de Pereira.

Olinto, O. y Tarhan, A. (1998). Alcances y deficiencias distributivas del Estado venezolano en la captación de plusvalías. Recuperación de plusvalías en América Latina. Alternativas para el Desarrollo Urbano, 201-226

Perló, M. y Zamorano, L. (2001). ¿Se justifica la aplicación del impuesto a la plusvalía en México? Recuperación de plusvalías en América Latina. Alternativas para el Desarrollo Urbano, 149-171.

Ricardo, D. (1817). Principios de economía política y tributación. Santa fe de Bogotá D.C, Colombia (1993): Fondo de Cultura Económica/Clásicos de Economía.

Sandroni, P. (2011). Experiencia reciente de la recuperación de plusvalías en sao pablo. *Lincol Institute of Land Policy*

Sandroni, P. (2012). Plusvalía Urbana, fuente de financiamiento de infraestructura: la

experiencia de Brasil y Colombia. Cámara Argentina de la Construcción.

Sarasa, A. (1985): L'aire periurbaine de la ville de Murcie (Espagne). Les peripheries urbaines, Angers-Caen, PP.123-6.

Smith, A (1776). Una investigación sobre la naturaleza y las causas de la riqueza de las naciones. Edición de Carlos Rodríguez Braun

Smolka, M., y Amborski, D. (2000). Capturas de plusvalía para el desarrollo urbano: una comparación interamericana.

Smolka, M. O., y Amborski, D. (2000). *Apropiación de valor para el desarrollo urbano: Una comparación interamericana*. Lincoln Institute of Land Policy. https://www.lincolninst.edu/publications/working-papers/apropiacion-valor-para-desarrollo-urbano

Smolka, Martim y Furtado, Fernanda (2001) "Ensayo introductorio: recuperación de plusvalías en Latinoamérica: ¿bravura o bravata? En: Smolka & Furtado (Editores) Recuperación de plusvalías en América Latina, Eurelibros, Lincoln Institute of Land Policy, pp XIII-XLI.

Smolka, M. O., y Furtado, F. (2001). *Recuperación de plusvalías en América Latina: Alternativas para el desarrollo urbano*. Pontificia Universidad Católica de Chile y Lincoln Institute of Land Policy. https://www.lincolninst.edu/publications/working-papers/recuperacion-plusvalias-america-latina

Smolka, M. (2013). *Implementación de la recuperación de plusvalías en América Latina*. Lincoln Institute of Land Policy. https://www.lincolninst.edu/app/uploads/legacy-files/pubfiles/implementacion-recuperacion-de-plusvalias-full_0.pdf

Furtado, F. (2000). *Colombia*. En R. V. Andelson (Ed.), *Land value taxation around the world* (3.ª ed., pp. 97–110). Wiley-Blackwell.

Vejarano, M. (2007). Bogotá, D.C. Primera experiencia de recuperación de la plusvalía urbana para la colectividad, en el marco de la ley de desarrollo territorial. Arquitectura, Ciudad y Entorno (ACE).